OAK ST. HDSF

THE UNIVERSITY

OF ILLINOIS

LIBRARY

385

Em4m

UNIVERSITY LIBRARY

UNIVERSITY OF ILLINOIS AT URBANA-CHAMPAIGN

The person charging this material is responsible for its renewal or return to the library on or before the due date. The minimum fee for a lost item is **$125.00, $300.00** for bound journals.

Theft, mutilation, and underlining of books are reasons for disciplinary action and may result in dismissal from the University. *Please note: self-stick notes may result in torn pages and lift some inks.*

Renew via the Telephone Center at 217-333-8400, 846-262-1510 (toll-free) or circlib@uiuc.edu.
Renew online by choosing the **My Account** option at:
http://www.library.uiuc.edu/catalog/

MAY 27 2008

MANUEL PRATIQUE

OU

TRAITÉ

DE L'EXPLOITATION

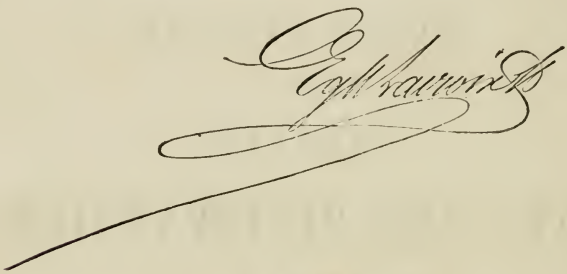
DES

CHEMINS DE FER

L'auteur et l'éditeur se réservent le droit de traduire ou de faire traduire cet ouvrage en toutes langues. Ils poursuivront conformément à la loi et en vertu des traités internationaux toute contrefaçon ou traduction faite au mépris de leurs droits.

Le dépôt légal de cet ouvrage a été fait à Paris à l'époque de novembre 1863, et toutes les formalités prescrites par les traités sont remplies dans les divers États avec lesquels il existe des conventions littéraires.

Tout exemplaire du présent ouvrage qui ne porterait pas, comme ci-dessous, ma griffe, sera réputé contrefait, et les fabricants et débitants de ces exemplaires seront poursuivis conformément à la loi.



OUVRAGES DU MÊME AUTEUR.

Législation, jurisprudence et usages du commerce des céréales. 1 vol. in-8.

Des délits et des peines en matière de fraudes commerciales (*denrées alimentaires et boissons*). 1 vol. in-18.

Le commerce et les chemins de fer. Brochure grand in-8.

Le monopole des courtiers. Brochure grand in-8.

Corbeil. — Typ. et stér. de Crété.

BIBLIOTHÈQUE DES PROFESSIONS INDUSTRIELLES ET AGRICOLES
SÉRIE C, N° 21.

MANUEL PRATIQUE

OU TRAITÉ DE

L'EXPLOITATION

DES

CHEMINS DE FER

PAR

VICTOR ÉMION

Avocat à la Cour de Paris,

PRÉCÉDÉ D'UNE PRÉFACE

PAR **JULES FAVRE**

AVOCAT A LA COUR DE PARIS, ANCIEN BATONNIER DE L'ORDRE.

PREMIÈRE PARTIE

VOYAGEURS ET BAGAGES

PARIS

LIBRAIRIE SCIENTIFIQUE, INDUSTRIELLE ET AGRICOLE

EUGÈNE LACROIX, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS

QUAI MALAQUAIS, 15

1864

Tous droits réservés.

385
Emtm

AVANT-PROPOS

L'ouvrage que nous livrons au public se trouve trop bien résumé dans la Préface de M. Jules Favre, pour que nous ayons à en exposer le plan général.

Ces quelques mots sont donc uniquement destinés à remercier notre éminent confrère d'avoir bien voulu nous accorder son haut patronage.

Nous lui en témoignons ici notre vive gratitude.

Ce livre n'est qu'un simple résumé de nos recherches et des observations recueillies par nous sur les affaires spéciales que nous avons été, comme avocat, chargé de plaider.

Aussi n'avons-nous pas la prétention de croire que notre modeste travail nous ait mérité l'honneur qui nous est fait.

Mais nous acceptons cette marque de bienveillance comme un puissant encouragement, et nous espérons nous en montrer digne, dans l'avenir, par des efforts nouveaux.

VICTOR ÉMION.

271475

PRÉFACE

Quel est celui qui, en ouvrant ce livre, ne lui demandera un éclaircissement, un conseil, un appui ?

Le vaste mouvement qui entraîne les sociétés modernes vers un échange de plus en plus rapide de relations pénètre si bien la vie de chacun de nous, que le voyage devient une nécessité de premier ordre, et le transport l'un des éléments les plus puissants de l'activité humaine.

La vapeur et l'électricité triomphent de tous les obstacles et renversent toutes les barrières. Comme deux courants irrésistibles, elles mêlent les peuples et préparent l'unité pour les générations futures. Tout ce qu'elles touchent se transforme, se féconde, s'adoucit, et il semble que leur pouvoir toujours croissant doive niveler les mœurs comme il abaisse les montagnes. Mais dans cette merveilleuse éclosion de forces nouvelles, dans ce changement radical d'habitudes, dans cette expansion de besoins sans cesse surexcités, apparaissent des réglementations compliquées, des embarras pratiques, des difficultés de détail qui exigent l'observation minutieuse des faits,

l'étude des textes, l'explication méthodique des principes.

Le droit, ce flambeau sacré dont la clarté souveraine doit guider les pas de l'homme dans toutes les carrières ouvertes à son génie, se révèle et se formule ici en applications positives qu'il importe de bien préciser : tel est le but de ce livre.

L'auteur, par de patientes recherches, s'est efforcé de mettre ceux qui le consulteront à même de trouver une solution à toutes les questions que peuvent présenter et le service des voyageurs et le transport des marchandises. C'est ce double aspect qui lui fournit la division naturelle de son travail, et nous espérons que le lecteur reconnaîtra que nulle autre ne pouvait y introduire plus d'ordre et de logique.

Ainsi il prend pour ainsi dire à son domicile celui que ses affaires, ses affections ou sa fantaisie conduisent à la gare d'un chemin de fer. Aussitôt qu'il y met le pied, il y rencontre une organisation puissante rendant d'éminents services, mais aussi pouvant devenir tyrannique, ou tout au moins tracassière. Il lui importe de bien savoir quels sont vis-à-vis d'elle ses droits et ses devoirs, ce qu'il peut exiger, ce qu'il doit accepter. Toutes les choses humaines ont leurs inconvénients, et chaque progrès est marqué par de nombreux, souvent par de cruels sacrifices.

C'est même une loi constante du développement social que les améliorations considérables imposent toujours certaines restrictions à la liberté individuelle. L'invention des chemins de fer met cette vérité en relief d'une manière saisissante. Elle est l'image la plus frappante de l'association démocratique dominant tout par l'union des

forces collectives mais demandant à chacun, pour obtenir ce grand résultat, la soumission et la discipline. Lorsque, dans le monde antique, l'un de ces philosophes héroïques dont la gloire rayonne jusqu'à nous, Pythagore, Hérodote, Strabon, Pausanias quittait sa ville natale pour étudier de lointaines contrées, il consacrait à ce rude labeur la plus grande partie de son existence et ses merveilleux récits étaient accueillis par l'enthousiasme de ses contemporains comme une œuvre presque divine. Que de siècles se sont écoulés avant que les hommes communiquassent entre eux autrement que par le glaive et la conquête! Le commerce, les arts, les sciences ne sont venus que fort tard à la suite des armées victorieuses, et ont été condamnés à de prodigieux efforts de courage et de persévérance. Mais cette lutte nécessaire, ces fatigues, ces périls, cette perpétuelle attente de l'inconnu, faisaient du voyage une épreuve singulièrement propre à fortifier le caractère et à développer l'intelligence. Sans remonter à ces temps les plus reculés, celui qui, il y a cent ans, avait visité seulement l'Europe avait dû bien des fois déployer les ressources d'un cœur ferme et d'un esprit énergique. Combien tout est changé! Lorsqu'en 1804, dans une houillère du pays de Galles, l'ingénieur Thevithiest, imaginait de substituer la vapeur à l'action des chevaux qu'épuisait le transport du charbon sur des rails de bois revêtu de métal, il n'avait pas la conscience de la révolution immense dont il était l'instrument. Vingt-cinq ans plus tard, Robert Stephenson construisait la locomotive, et le mouvement ne devait plus s'arrêter. L'obscure voie de fer dont le premier tronçon est soudé à la mine de Merthyr-Tydvill enlacera le globe entier. Dès aujourd'hui, elle unit le dé-

troit de Gibraltar aux rives de la Neva, elle a franchi l'Atlantique et relié les cités florissantes qui s'épanouissent sur le continent américain au souffle vivifiant de la liberté, elle sillonne la terre de Pharaon et les bords du Gange, enfin elle a vaincu l'immobilité de la cour de Rome et pénétré au sein de la ville éternelle comme un symbole fatal d'émancipation et de progrès ! Aussi les flots humains s'y précipitent : c'est par centaines de mille qu'il faut compter les voyageurs de chaque année. Une armée de travailleurs est à leur solde et dispose pour eux un matériel formidable. Tous les grands centres de population lancent et reçoivent plusieurs fois par jour, avec une régularité presque mathématique, ces foules transportées par ces redoutables appareils que la science a rendus obéissants et dociles. De tels miracles ne sont possibles qu'à la condition d'un ordre sévère. Naguère encore l'homme riche était en voyage plus ou moins son maître, et trouvait avec les avantages de l'isolement les plus grandes facilités pour une rapide locomotion. La vapeur l'enrégimente avec le public, et comme le premier venu il doit subir la règle commune. Il y a donc intérêt pour tous à ce que cette règle soit nettement définie et ne puisse être ni faussée ni exagérée.

L'auteur de ce livre a réussi à la dégager de toute équivoque. Il suit le voyageur et devient à chacun de ses pas son conseil et son guide; il le renseigne, l'avertit et l'éclaire. Il lui dit ce qu'il doit faire au départ, en route, à l'arrivée, dans quels cas et dans quelle étendue est engagée la responsabilité des Compagnies. Dépositaires d'une force si énorme, ces grandes associations industrielles ont vis-à-vis du public d'impérieuses obligations à remplir.

L'effrayant monopole dont elles sont investies n'a d'autre contre-poids que la surveillance de l'autorité et l'action de l'opinion. Malheureusement la pratique de tous les jours prouve l'insuffisance de ces deux garanties. Depuis longtemps de nombreuses plaintes se font entendre, des abus sont signalés, des accidents terribles menacent la sécurité de tous. L'administration supérieure s'en inquiète, examine, provoque des enquêtes. En attendant les résultats de ces investigations nécessairement lentes, il appartient aux tribunaux de protéger avec une sage fermeté les intérêts compromis. L'auteur rappelle tout ce qui a été fait déjà pour prévenir ces irréparables malheurs, il indique tout ce que l'expérience commande d'ajouter aux précautions prises. En même temps il explique quels sont les droits des parties lésées, par quelles voies de recours elles pourront les faire valoir, la procédure à suivre, la compétence des différentes juridictions qui peuvent être saisies. En un mot, il a cherché autant qu'il était en lui à tout prévoir, à tout aplanir, à faire de son travail une sorte de manuel pour le voyageur, certain, s'il veut le consulter, d'échapper à tous les embarras qu'entraînent après elles et l'ignorance et l'hésitation.

Le livre deuxième de l'ouvrage, consacré aux marchandises, est d'une utilité pratique qui n'a pas besoin d'être démontrée. Pour peu qu'on veuille réfléchir au phénomène de la production et de la consommation, on s'aperçoit bien vite de l'importance capitale de la question des transports. Comme elle s'applique à toutes choses, elle exerce une influence directe sur la richesse et le bien-être de tous. Perfectionner les voies de communication, abaisser le prix des transports : telle et la double préoccu-

pation de tout gouvernement intelligent, et le bienfait qu'il procure à un État, en y réalisant ce programme, ne consiste pas seulement à dégrever les matières premières et les produits manufacturés, et à multiplier ainsi l'aisance et l'activité intérieures, il attire par là sur son territoire le transit de ses voisins, il devient le lien entre les différents peuples, au grand profit du commerce national. C'est pour cela que l'Allemagne et la Suisse, la dernière malgré les difficultés de son pittoresque sol, se sont hâtées de construire des voies ferrées, sans redouter le double emploi ou la concurrence. C'était agir sagement envers des destinées nouvelles, qu'un avenir prochain réserve à la civilisation. Nous ne sommes plus au temps où l'esprit de conquête et le fanatisme religieux précipitaient vers l'Orient des nations avides de butin. L'Occident s'avance d'un pas plus ferme et plus sûr. Encore quelques jours, et grâce au génie industriel de la France personnifié dans un homme d'énergique résolution, le flot de la mer des Indes viendra se mêler aux eaux de la Méditerranée, et le même navire cinglera, sans rompre charge, de Marseille à Calcutta, en évitant les périlleuses lenteurs d'une hasardeuse navigation. Et ce n'est pas seulement par cette brèche que l'Asie est attaquée. Les relations avec la Perse tendent à se régulariser, et le fanatisme usé de Bysance est impuissant à arrêter l'effort qui emporterait l'Empire ottoman s'il persistait à lui résister. De tous côtés se prépare un mouvement vaste et fécond dont la France, en raison de sa position admirable, recueillera d'incalculables avantages. Mais pour cela il faut que l'administration de ses chemins de fer soit débarrassée de l'esprit de routine et de petitesse qui paralyse toute amélioration vé-

ritable. Le commerce et l'industrie doivent trouver en elle un auxiliaire, actif, zélé, intelligent, attentif à saisir toutes les occasions de se perfectionner. Sans vouloir dénigrer qui que ce soit, nous croyons pouvoir affirmer que les Compagnies sont à cet égard bien loin d'avoir réalisé tout ce qui leur est possible. Le travail récent de la Commission d'enquête nommée par M. le Ministre de l'agriculture et du commerce ne peut, malgré ses excessifs ménagements, laisser aucun doute sur ce point. Il met en relief l'infériorité de la France notamment vis-à-vis de l'Angleterre, et révèle des faits qui appellent une prompte réforme.

« En Angleterre, dit le rapport (première partie, page LI), « le transport des marchandises n'est assujetti légalement « à aucun délai déterminé. Les seules dispositions législatives qui concernent les délais de transport et de livraison portent simplement que les Compagnies de « chemins de fer devront effectuer le transport *dans un* « *raisonnable délai*. Mais dans la pratique, les Compagnies ont interprété ces termes si vagues de la loi par « une célérité très-remarquable, même en ce qui concerne la petite vitesse. »

Un peu plus bas, le même document continue en ces termes :

« Ainsi en fait, quoiqu'elles ne se trouvent en face « d'aucune obligation légale à cet effet, les Compagnies « anglaises expédient et délivrent la marchandise dans « un délai extrêmement court, par le service ordinaire « répondant à notre petite vitesse. Sur toutes les lignes « importantes, sans exception, les colis remis dans la « journée sont expédiés le soir même et délivrés aux

« destinataires très-peu de temps après l'arrivée des trains.
« L'usage ordinaire dans les grandes gares est de rece-
« voir les ballots de marchandises jusqu'à deux heures
« avant le départ des trains. »

« Pour donner une idée plus précise de la supériorité
« du service ordinaire des Compagnies anglaises sur le
« service de la petite vitesse des Compagnies françaises,
« nous ajouterons que, sous le régime qui a été établi en
« France par l'arrêté du 15 avril 1859, la livraison au do-
« micile du destinataire aurait lieu comme suit, pour les
« différents trajets qui viennent d'être énumérés :

« D'Aberdeen à Londres (559 milles ou 899 kilomètres,
« un peu plus que de Paris à Marseille). La marchandise
« serait livrée le onzième jour, au lieu de l'être après 40
« heures dans un cas, après 45 dans un autre. »

« D'Édimbourg à Londres (399 milles ou 643 kilomè-
« tres, c'est-à-dire plus que de Paris à Bordeaux), le neu-
« vième jour, au lieu de 30 ou 40 heures. »

« De Bristol à Londres (118 milles 1/2 ou 191 kilomè-
« tres, un peu moins que de Paris au Havre), le sixième
« jour, au lieu de 14 heures. »

« De Manchester à Londres (118 milles 3/4 ou 304 ki-
lomètres), le septième jour, au lieu de 14 heures.

« De même de Liverpool à Londres. »

Nous n'avons rien à ajouter à l'éloquence de ces rapprochements. Ils accusent trop gravement les administrateurs de nos chemins pour qu'ils n'amènent pas d'indispensables modifications dans le service.

Le commerce français en éprouve un tel dommage, que sur certains points il en est à regretter le roulage accéléré. Sur la ligne de Reims, ce roulage rendait les colis

en deux jours, tandis que la voie de fer en prend quatre (même rapport page XLVI). Mais ce n'est pas seulement ce défaut de vitesse qui est reproché aux Compagnies. On critique quelquefois, peut-être avec trop d'amertume, leurs procédés vis-à-vis des expéditeurs et des destinataires, l'exagération de leurs formes bureaucratiques, les difficultés qu'elles opposent aux réclamations; leur organisation peut expliquer ces froissements, et beaucoup d'autres qui ne sont que trop réels. Placées à l'abri d'un monopole, chargées pour ainsi dire à l'improviste d'un service immense, puisant trop souvent leur personnel en dehors du commerce, les Compagnies, malgré leur louable désir de satisfaire à tous les besoins, n'ont pas toujours pu accomplir cette lourde tâche. L'aiguillon de la concurrence ne les stimule pas et, s'abusant elles-mêmes sur leur intérêt, elles croient avoir tout fait en essayant d'absorber les transports par la seule action de leur puissance souveraine. Dès lors le public ne rencontre pas près d'elles ce zèle, ces bons rapports qui naissent nécessairement des libres efforts de l'industrie privée. Cette situation anormale rend plus indispensable un travail méthodique et clair, portant la lumière sur toutes les obscurités que peuvent présenter les questions délicates et parfois ardues soulevées par le transport des marchandises. L'auteur s'y est particulièrement appliqué, et nous espérons que son ouvrage rendra à l'agriculture et au commerce un service réel. Après avoir exposé les règles générales qui gouvernent cette importante matière, les rapports des Compagnies et de l'Administration, l'établissement et la fluctuation des tarifs, après avoir distingué la grande et la petite vitesse, comme le voyageur à son domicile, il prend la marchan-

dise chez l'expéditeur pour la conduire à la gare. Il indique minutieusement toutes les précautions qu'il est prudent de ne point négliger, il traite tous les cas que peuvent faire naître les incidents de la route, l'arrivée de la marchandise, sa remise au destinataire, la livraison à domicile ou en gare, les avaries, les retards, les erreurs et les pertes. Les principes du droit commun, la législation spéciale, les décisions de la jurisprudence, sont par lui rapprochés et commentés de manière à former une doctrine simple et facile à saisir. Son but a été d'armer le public contre le danger de fausses interprétations ou d'exigences illégales. Il croira l'avoir atteint si son ouvrage simplifie les discussions, empêche les procès, et facilite des relations dont le jeu libre et régulier se lie étroitement à la prospérité publique.

JULES FAVRE,

Avocat à la Cour de Paris,
Ancien Bâtonnier de l'Ordre.

PREMIÈRE PARTIE

VOYAGEURS ET BAGAGES

TRAITÉ DE L'EXPLOITATION

DES

CHEMINS DE FER

TITRE PREMIER

VOYAGEURS

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

SOMMAIRE.

1. Influence de l'établissement des chemins de fer sur les rapports des peuples entre eux.
2. Influence de l'établissement des chemins de fer sur les mœurs de chaque peuple.
3. Influence de l'établissement des chemins de fer sur l'intelligence des hommes.
4. Influence de l'établissement des chemins de fer sur la prospérité des sciences, des arts, et même des travaux manuels.
5. Influence des chemins de fer sur la durée de la vie humaine.
6. Remède à ce mal.
7. Double avantage sur les Messageries. — Vitesse plus grande. — Prix moins élevé.
8. Les tarifs sont encore trop élevés.
9. Nombreuses réformes à opérer.
10. Statistique de la circulation sur les chemins de fer.

1. La substitution des chemins de fer aux voitures, pour le transport des voyageurs, est destinée, nous en

avons la conviction, à opérer une révolution complète dans les mœurs de tous les peuples.

Déjà les heureux effets de cette merveilleuse institution se font sentir, et l'accroissement continuel de la circulation peut faire espérer qu'ils seront encore plus surprenants dans l'avenir.

La facilité chaque jour plus grande des communications est appelée à changer complétement les rapports des peuples entre eux. Comme le dit avec beaucoup de raison M. Michel Chevalier : « Les peuples ne se sont « tant haïs que parce qu'ils ne se connaissaient pas. Leur « donner la faculté de se voir, c'est leur apprendre à s'ai- « mer et à s'apprécier les uns les autres (1). »

Du moment où les chemins de fer rendent plus fréquentes les relations des habitants des différents États, les préjugés contre tel ou tel peuple s'effacent, les haines se dissipent, les rapports continuels créent l'affection et font comprendre combien est insensé ce sentiment d'inimitié qui fait naître l'état de guerre.

On se demande alors pourquoi la guerre serait plus légitime entre les peuples de différents États, qu'entre les habitants du même empire. Les frontières disparaissent pour ainsi dire en présence de ce mélange continuel des peuples qu'amène nécessairement l'établissement des voies ferrées. Tous se sentent solidaires les uns des autres et comprennent qu'appelés par la loi divine à s'entr'aider au lieu de ce décimer, ils doivent employer leurs aptitudes spéciales pour le bien de l'humanité tout entière.

Nous avons, pour notre part, l'intime conviction que les grandes voies ferrées, reliant pour ainsi dire dans un seul réseau toutes les parties de chaque continent, doivent rendre, dans un avenir encore lointain peut-être, toute guerre,

(1) *Dictionnaire d'économie politique*, v° Chemins de fer.

sinon impossible, du moins très-difficile, et que, grâce à elles, l'ère des conquêtes est heureusement à jamais passée.

2. Les voies ferrées exercent aussi la plus heureuse influence sur la vie intellectuelle, morale et matérielle des habitants de chaque État.

La facilité des communications doit nécessairement adoucir les mœurs, élever le niveau général de l'intelligence humaine, et constituer un élément puissant de prospérité pour les sciences et les arts.

Elle adoucit les mœurs, car l'homme, mis par Dieu sur la terre pour vivre en société, a besoin de ne pas être seul. Plus il est en rapport avec ses semblables, plus son caractère devient facile, plus il abandonne les idées d'égoïsme naturelles à celui qui vit dans l'isolement.

3. Les chemins de fer présentent encore l'avantage d'élever le niveau de l'intelligence humaine. En effet, l'esprit étroit de l'homme qui ne voyage pas ne saurait exister chez celui qui parcourt le monde.

La vue de la nature qui, dans les voyages, s'offre à nos yeux sous tant d'aspects divers et toujours nouveaux, développe notre intelligence et grandit nos idées. D'un autre côté, l'examen des monuments, des travaux d'art que renferme chaque pays ouvre à notre esprit des voies nouvelles, et nous permet d'apprécier le fruit du travail de l'homme.

4. Enfin les sciences, les arts, les travaux manuels eux-mêmes puisent un élément nouveau de prospérité dans la facilité des communications. Les expositions des œuvres d'art, des produits de l'industrie, des richesses agricoles sont aujourd'hui, grâce aux chemins de fer, visitées par une foule immense. Tous ceux qui, après les avoir vues,

retournent dans leur pays, y répandent la connaissance des progrès accomplis par l'esprit humain ; ils apportent dans la confection de leurs travaux le fruit de leur examen.

L'établissement des chemins de fer est donc incontestablement un élément puissant de civilisation, et les résultats, déjà obtenus aujourd'hui, sont un sûr garant des merveilleux effets que la nouvelle application de la vapeur devra produire, dans l'avenir, sur la destinée des peuples.

5. Mais, comme tout ce que produit l'esprit humain est nécessairement imparfait, la création de nombreuses voies ferrées présente des inconvénients qu'il est impossible de méconnaître.

Ainsi tout en élevant, comme nous l'avons démontré, le niveau de l'intelligence, elle enlève à la vie de l'homme un de ses plus grands charmes, la tranquillité.

Aujourd'hui, la rapidité des transports semble exercer déjà son influence sur toutes nos actions ; nous vivons comme nous voyageons, à la vapeur ; nous dévorons notre existence ; toujours pressés, toujours occupés, toujours impatients d'arriver en toutes choses à notre but, nous usons notre intelligence plus promptement que ne le faisaient nos pères habitués, eux aussi, à vivre comme ils voyageaient, c'est-à-dire à la vitesse du coche.

L'homme a besoin de repos, la fatigue de l'esprit ne peut pas, plus que celle du corps, être continuelle ; or, si nous allongeons notre vie en ce sens que nous ne perdons pas tout le temps que nos ancêtres employaient forcément lorsqu'ils avaient à se déplacer, nous en abrégeons la durée par un exercice trop constant de nos facultés intellectuelles.

6. Heureusement le mal porte avec lui son remède, surtout en ce qui concerne les habitants des grandes villes

plus frappés que les autres par le besoin d'une activité dévorante. Là, toutes les classes de la société profitent des chemins de fer. Grâce à eux, le négociant, le magistrat, le bureaucrate, etc., peut se retirer le soir dans sa campagne et se reposer ainsi des fatigues de la journée.

L'ouvrier lui-même peut installer sa famille à quelque distance de la grande ville et l'y rejoindre le soir après le labeur quotidien (1).

Les chemins de fer ont ce double et incontestable avantage de transporter le voyageur plus vite et à meilleur marché que les voitures publiques circulant sur les voies de terre (2).

(1) Sur la ligne de Vincennes (près Paris), les ouvriers peuvent, moyennant 20, 30 et 40 centimes, venir le matin de Vincennes, de Nogent-sur-Marne ou de Joinville à Paris, et, la journée finie, retourner dans ces différentes localités. Il est vivement à désirer que cette heureuse innovation, due, assure-t-on, à l'initiative de l'Empereur, soit successivement appliquée sur les autres lignes des environs de Paris et des grandes villes de France.

(2) Madame de Girardin qui, dans ses feuilletons d'autrefois, apportait un esprit fin et doucement railleur, disait, à propos de l'inauguration du chemin de fer de Saint-Germain (25 août 1837) : « Cet infortuné jeune homme, qui est un de nos plus proches parents, est sorti de chez lui ce matin à 7 heures, après avoir solidement déjeuné ; il est arrivé rue de Londres, joyeux et dispos ; il est monté dans une excellente berline ; il s'y est assis fort à l'aise sur de très-bons coussins, il a entendu un roulement, et puis *pst*, il est arrivé à Saint-Germain.

« Il prétend avoir aperçu quelques arbres dans la campagne pendant la route, mais il n'oserait l'affirmer ; il sait cependant qu'il a passé sous une voûte, et qu'il est resté une grande demi-minute privé complétement de lumière.

« En arrivant à Saint-Germain, son âme s'est attristée en songeant qu'il lui avait fallu si peu d'instants pour être si loin de toute sa famille et de tous ses amis ; alors il a voulu repartir, mais il doutait de la promptitude du retour. Cela est naturel, nous ne savons pourquoi ; mais, en général, on part plus vite que l'on ne revient ; il est reparti, et, *pst*, le voilà arrivé à Paris ; vingt-six minutes pour aller, vingt-six minutes pour revenir ; quel charmant voyage ! une voiture très-douce, point de cahots, point de postillons ivres, point de chevaux blancs attelés avec des cordes ; point d'embarras, aucun ennui ; les compagnons de voyage sont tous

Des documents statistiques recueillis par le ministère (1), il résulte que la vitesse est en moyenne pour les voyageurs:

De 35 à 72 kil. à l'heure sur les chemins de fer;

De 10 à 16 kil. à l'heure sur les routes de terre pour les voitures publiques;

De 10 à 20 kil. à l'heure sur les rivières desservies par les bateaux à vapeur.

D'un autre côté, il résulte des mêmes documents que les tarifs perçus par kilomètre sont en moyenne :

De $0^{f},06$ à $0^{f},066$ par voyageur et sur les chemins de fer;

De $0^{f},10$ à $0^{f},12$ sur les routes de terre;

De $0^{f},03$ à $0^{f},05$ sur les voies navigables.

On paraît croire généralement que le prix de transport des voyageurs est plus élevé sur les voies de fer que sur les voies de terre; c'est là évidemment une erreur, en face des documents statistiques qui existent aujourd'hui; mais cette erreur s'explique par la raison même que la vitesse est considérablement plus grande. Le voyageur qui se trouve, par exemple, transporté à Lyon en 10 heures, tandis qu'il lui fallait de 30 à 35 heures au moins pour s'y rendre par les messageries, ne comprend pas qu'il paye moins cher qu'autrefois en voyageant à raison de 4 ou 5 francs par heure; il ne voit qu'une chose : le payement d'une somme considérable pour un trajet devenu relativement très-court.

8. Du reste, il faut bien le dire, les tarifs sont aujourd'hui beaucoup trop élevés; les chemins de fer sont encore sous ce rapport, comme sous beaucoup d'autres, dans

charmants, on n'a pas le temps de les voir; on apprend le lendemain qu'on a fait la route avec son frère, mais il regardait à gauche et vous à droite : vous ne vous êtes pas reconnus... »

(1) *Documents statistiques sur les Chemins de fer*, publiés par ordre du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, p. CXLV.

un travail d'enfantement, et nous avons la conviction que, dans un temps plus ou moins long, les tarifs des voyageurs et des marchandises seront considérablement abaissés.

Ce qui prouve combien les chemins de fer pourraient encore gagner avec des tarifs moins élevés, c'est l'organisation des trains dits de plaisir, que les compagnies n'établiraient pas apparemment si elles n'y trouvaient un bénéfice convenable et dans lesquels les voyageurs payent cependant un prix au moins de moitié plus bas que le tarif ordinaire.

9. Ce n'est pas du reste à ce point de vue seulement que des réformes devraient être opérées dans l'établissement et l'exploitation des chemins de fer.

Tout ce qui compose le service des voyageurs, depuis le moment où le voyageur entre dans la gare de départ jusqu'au moment où il arrive à sa destination, est défectueux et susceptible de nombreuses améliorations.

Les bureaux de distribution des billets sont trop peu nombreux pour le nombre actuel des voyageurs et leur font perdre un temps précieux.

Les voitures, d'une construction souvent dangereuse, toujours incommode, devraient être remplacées; elles devraient toutes être reliées entre elles par un passage commun dans l'intérêt de la sécurité des voyageurs, de la morale publique et de l'agrément du voyage.

Enfin les voies ferrées, déjà devenues trop étroites et ne permettant pas à plusieurs trains de circuler en même temps dans le même sens, devraient être doublées de largeur, de telle sorte qu'il y eût toujours au moins deux voies pour les voyageurs et deux voies pour les marchandises.

Tous ces progrès s'accompliront évidemment, suivant nous, dans un avenir plus ou moins lointain.

Les chemins de fer cesseront, à l'expiration des conces-

sions actuelles, sinon plus tôt, d'être dirigés dans un esprit d'étroite spéculation ; des moyens nouveaux ne manqueront pas de se produire pour remplacer la houille, cette matière si chère et si encombrante, et alors s'ouvrira pour les chemins de fer un avenir nouveau, une ère de prospérité que nous pouvons à peine pressentir aujourd'hui, mais dont nos successeurs pourront admirer les résultats merveilleux.

Quoi qu'il en soit de ces rêves d'avenir, nous devons encore être heureux d'assister aux résultats déjà obtenus, et nous pouvons être fiers d'avoir ouvert une voie toute nouvelle au travail incessant de l'intelligence humaine.

10. La circulation des voyageurs, sur les chemins de fer, acquiert chaque jour une importance plus grande et atteint aujourd'hui des chiffres énormes.

Ainsi, des documents officiels publiés par le ministère, il résulte : qu'en 1853 il a été délivré 24,685,320 billets, ayant rapporté 76,022,108 fr., et en 1854, 28,070,458 billets, ayant rapporté 83,707,721 fr. (1).

D'un autre côté, les recherches statistiques, faites par ordre du ministère, ont amené la constatation de faits qu'il nous paraît intéressant de mentionner.

Ainsi, il est à remarquer que les voyageurs des voitures de classes inférieures sont beaucoup plus nombreux que ceux des voitures de classe supérieure. Pour les lignes où l'on ne compte que deux classes de voitures, la répartition est établie comme suit : 1re classe, de 13 à 14 p. 0/0 ; 2e classe, de 87 à 86 p. 0/0. Pour les lignes où l'on compte

(1) *Documents statistiques sur les Chemins de fer*, publiés par ordre de S. E. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics (1856). — Du 7 septembre 1835 au 31 décembre 1856, les chemins de fer français ont transporté 224,345,769 voyageurs (*Dictionnaire du commerce et de navigation*, v° CHEMINS DE FER).

trois classes de voitures, les voyageurs se répartissent entre les trois classes dans les proportions ci-après : 1re classe, 10 p. 0/0; 2e classe, 24 p. 0/0; 3e classe, 66 p. 0/0.

C'est surtout à Paris et dans ses environs qu'a lieu la plus grande activité dans la circulation; ainsi le nombre des billets délivrés à Paris dépasse 24 p. 0/0 du nombre total des billets délivrés sur tout le réseau ; d'un autre côté, sur 37,000 billets environ distribués moyennement chaque jour à Paris, ou pour Paris, plus de 26,000 le sont pour une station de la banlieue ou à une station de la banlieue.

Enfin, la circulation est loin d'être la même pendant toute l'année. Dans les mois de mai à octobre inclusivement, elle est beaucoup plus fréquente que dans les autres mois, et sur certaines lignes la différence est de près de moitié.

Elle varie même suivant les jours; ainsi le vendredi, elle est d'ordinaire moins active que pendant le surplus de la semaine.

D'un autre côté, elle diminue les dimanches et fêtes pour les grands parcours, tandis que le contraire a lieu pour les petits parcours.

CHAPITRE PREMIER

ORGANISATION ET SURVEILLANCE DU SERVICE DES VOYAGEURS (1).

SOMMAIRE.

11. Réglementation de l'organisation et de la surveillance du service des voyageurs.

(1) Voir, n° 128, les vices et l'inutilité de l'organisation actuelle du service du contrôle et de la surveillance de l'exploitation des chemins de fer.

12. Les ordres de service sont préparés par les Compagnies et soumis à l'Administration supérieure.
13. Délai réservé à l'Administration pour apporter des changements aux ordres de service.
14. Affichage des ordres de service dans les gares.
15. Réformes à opérer dans le mode actuel d'affichage.
16. *Indicateur* et autres journaux contenant les ordres de service.
17. Réforme à opérer dans ces publications.
18. Les Compagnies de chemins de fer sont-elles responsables des inexactitudes commises par le journal l'*Indicateur* et autres publications du même genre?
19. Registre des réclamations des voyageurs.
20. Mission des commissaires de surveillance de recevoir les plaintes des voyageurs.
21. Les plaintes sont transmises au Ministre.
22. Le Ministre statue sur les plaintes des voyageurs.

11. Dès que les premières concessions de chemins de fer furent faites à des Compagnies, le gouvernement se préoccupa de la manière dont serait organisée l'exploitation des voies nouvelles.

Il comprit que, livrant à l'industrie privée ces puissants moyens de locomotion alors à peine connus, il devait prescrire des mesures toutes spéciales dans l'intérêt du public appelé à profiter des chemins de fer.

De là, des règlements émanant de l'Administration supérieure, et relatifs, soit à l'organisation, soit à la surveillance du service des voyageurs.

12. Les ordres de service sont préparés par les Compagnies des chemins de fer.

Mais, ces Compagnies exerçant un véritable monopole, il eût été dangereux de ne pas soumettre leurs projets à l'appréciation de l'Administration supérieure, gardienne des intérêts du public. Comme le dit le rapport ministériel qui précède l'ordonnance royale du 15 novembre 1846 : « Les Compagnies sont, sans doute, le plus souvent, les « meilleurs juges des besoins du public à cet égard; mais

« quelquefois elles peuvent se tromper dans leur appré-
« ciation, et le gouvernement doit avoir le droit de pour-
« voir à ce que cette appréciation peut offrir d'erroné ou
« d'incomplet. Une Compagnie, par exemple, peut quel-
« quefois chercher, dans des vues d'économie, à concentrer
« la circulation dans un trop petit nombre de convois
« journaliers..... Dans ces différents cas et dans tous les
« autres qui peuvent se présenter, le droit comme le de-
« voir de l'Administration est de prendre et d'ordonner les
« modifications qu'elle jugerait nécessaires à la sûreté de
« la circulation et aux besoins du public. »

Quinze jours au moins avant d'être mis à exécution, ces ordres de service sont communiqués en même temps aux commissaires de surveillance administrative, au préfet du département, et au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics (1).

C'est surtout aux commissaires de surveillance que des avis utiles peuvent être demandés; c'est à eux, en effet, qu'il appartient de constater le mouvement journalier qui s'opère sur toute l'étendue du chemin de fer, en voyageurs et en marchandises. Ils sont par là plus en position que personne d'apprécier, sous ce rapport, les besoins du public (2).

13. Ces précautions prises, si l'Administration supérieure n'apporte aucun changement aux ordres de service dans les quinze jours de la communication faite, ceux-ci peuvent être affichés dans les gares et être mis à exécution par les compagnies.

(1) Art. 43 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846.— Circulaires ministérielles des 31 août 1849 et 23 août 1850.

Il est fait exception à cette disposition réglementaire pour les trains dits de plaisir. (Circulaire ministérielle du 29 mai 1852.)

(2) Circulaire ministérielle du 31 décembre 1846.

14. Les ordres de service doivent, avant de recevoir exécution, être affichés, avons-nous dit, dans toutes les gares de la Compagnie. En effet, le public a le plus grand besoin de connaître exactement et d'avance tous les changements apportés à la marche des trains.

« Des affiches placées dans les stations feront connaître « au public, dit l'ordonnance du 15 novembre 1846 (1), « les heures de départ des convois ordinaires de toutes « sortes, les stations qu'ils doivent desservir, les heures « auxquelles ils doivent arriver à chacune des stations et « en partir. »

Pour garantir l'observation de ces formalités essentiellement favorables à l'intérêt du public, les commissaires de surveillance administrative sont chargés de veiller journellement : « à l'apposition dans chaque station des « affiches et tableaux indiquant les heures de départ et « d'arrivée (2). »

15. Cependant nous pensons que des améliorations importantes pourraient être apportées au mode suivi jusqu'à présent pour cet affichage.

Il serait à désirer que, dans les villes où aboutissent plusieurs chemins de fer appartenant à des Compagnies différentes et notamment à Paris, on pût trouver affichés, dans chaque gare, les ordres de service de toutes les lignes ; le voyageur pourrait ainsi avoir sous les yeux l'ensemble de la marche des trains aboutissant à la ville où il se trouverait, et cela sans avoir besoin de recourir aux indicateurs, dont nous parlerons tout à l'heure.

Il faudrait également, selon nous, que des affiches spé-

(1) Art. 43.

(2) Circulaire ministérielle du 21 octobre 1848. (Instructions sommaires pour les commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative.)

ciales fussent faites pour chacune des stations de la ligne de fer. Aujourd'hui les mêmes affiches servent pour toutes les stations de la même ligne; elles indiquent et les trains s'éloignant de Paris ou du point de départ, et ceux s'éloignant du point extrême opposé de la ligne. Il résulte de ce mode de procéder qu'aux stations intermédiaires il faut d'abord rechercher, souvent à grand'peine, la ligne indiquant la station où l'on se trouve, pour suivre ensuite la marche des trains montants et descendants. Nous voudrions qu'une affiche, faite spécialement pour chaque station, prît cette station pour point de départ de la marche des trains; les recherches seraient ainsi beaucoup plus faciles pour le voyageur qui se perd facilement au milieu du dédale de chiffres que contiennent les ordres de service (1).

La dépense ne serait pas, d'un autre côté, très-considérable pour les Compagnies, les heures de départ et d'arrivée des trains de voyageurs ne changeant d'ordinaire que deux fois par année, au printemps et à l'automne.

16. A côté de cette publication qui a lieu, par voie d'affiches ou placards, dans les gares de chemins de fer, se place celle non moins importante des *Indicateurs* publiés, sinon par les Compagnies, du moins avec leur assentiment.

Or, il faut reconnaître que cette publication, destinée sans doute à éclairer le public, perd toute son utilité par la manière dont elle est faite. Les personnes les plus habituées à déchiffrer ces véritables hiéroglyphes, se perdent le plus souvent au milieu du dédale mystérieux de chiffres innombrables et incommodément classés. Les annonces, qui occupent dans les *Indicateurs* une place inutile, forcent

(1) Si nous sommes bien informé, ce système serait suivi sur la ligne de Lyon.

à restreindre l'espace consacré aux ordres de service des différentes Compagnies ; aussi ces publications, les seules qui puissent être consultées par le public, ne remplissent-elles pas le moins du monde le but auquel elles sont destinées.

17. L'Administration supérieure pourrait, ce nous semble, intervenir auprès des Compagnies pour que, par leurs soins, une publication spéciale fît connaître au public d'une manière facile, claire et exacte, la marche de tous les trains montants et descendants.

Ce serait là une innovation essentiellement utile à tout individu qui, ayant besoin de voyager, pourrait à coup sûr examiner le programme officiel des ordres de service.

18. Ici se place la question de savoir : si un voyageur, qui serait trompé par l'indication inexacte donnée dans une des publications existantes, aurait droit de faire prononcer la responsabilité des Compagnies de chemins de fer.

Nous croyons qu'il faut, à cet égard, distinguer entre l'Indicateur universel des chemins de fer et les autres publications du même genre.

Les Compagnies de chemins de fer ne sauraient être responsables de toutes les erreurs commises par des journaux qu'elles ne patronnent pas. Elles ne peuvent empêcher de reproduire exactement ou non ses ordres de service publiés et affichés conformément aux instructions spéciales.

Mais l'*Indicateur* des chemins de fer patronné par les Compagnies doit être, comme tel, considéré par le public comme un programme officiel en tout semblable aux ordres de service. Celles-ci ne pourraient contester le patronage qu'elles accordent à cette publication, qui seule

se vend dans les gares et contient à la première page ces mots dont la signification n'est pas douteuse :

SERVICES OFFICIELS. — *L'Indicateur est le seul journal contenant les services, dont la vente est autorisée dans les gares* (1).

Nous pensons que le voyageur, trompé par les indications inexactes de l'*Indicateur*, aurait une action en dommages-intérêts contre la Compagnie dont l'ordre de service serait inexactement reproduit.

Le privilége que les Compagnies accordent à ce journal d'être vendu dans les gares, est évidemment concédé en échange d'une rétribution ; or, elles ne sauraient tirer profit de cette vente sans garantir l'authenticité des indications que fournit le journal (2).

19. Pour que l'Administration puisse connaître exactement la manière dont les ordres de service sont exécutés par les Compagnies, il est nécessaire de fournir aux voyageurs le moyen de faire leurs réclamations dès qu'ils croient avoir à se plaindre.

A cet effet, l'art. 76 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, porte que : « Il sera tenu, dans chacune des stations « d'un chemin de fer, un registre coté et paraphé, à Paris, « par le préfet de police, ailleurs, par le maire du lieu, « lequel sera destiné à recevoir les réclamations des voya- « geurs qui auraient des plaintes à former, soit contre la

(1) Cette mention doit donner d'autant plus de confiance au public, que d'après l'art. 70 de l'Ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846 : « Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques, ne pourra être admis par les Compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des stations, et dans les salles d'attente destinées aux voyageurs, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département. »

Depuis quelque temps, il paraît un journal, *Le Train*, également vendu dans les gares.

(2) Telle est également l'opinion de M. Delattre. (*Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemins de fer*, p. 89 et 90.)

« Compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera re-
« présenté à toute réquisition des voyageurs. »

20. En outre, aux termes d'une circulaire ministérielle en date du 21 octobre 1848 (1), les commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative sont chargés : « de recevoir les plaintes que le public peut avoir à pré-
« senter, relativement à la marche, à l'état du chemin ou
« du matériel, à la perception des tarifs, au service des
« passages à niveau, etc. »

Sans doute c'était là une utile mesure, mais, pour que le voyageur pût se plaindre, il fallait avant tout qu'il trouvât le bureau du commissaire de surveillance ; or il paraît que les agents des Compagnies mettaient assez peu d'empressement à l'indiquer aux voyageurs réclamants. C'est ce qui résulte, du moins, d'une circulaire adressée le 14 juillet 1853, par M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, aux Compagnies de chemins de fer, et dans laquelle, après avoir signalé les plaintes nombreuses qui lui étaient parvenues sur le mauvais vouloir des agents de quelques Compagnies à indiquer aux voyageurs le bureau du commissaire de surveillance administrative, il invite les Compagnies à faire inscrire dans les gares, sur le bureau du commissaire, en lettres très-apparentes, les mots : *Bureau du commissaire de surveillance*, et charge les ingénieurs en chef du contrôle de veiller à l'exécution de cette prescription.

21. Les plaintes, une fois transmises aux commissaires de surveillance, sont communiquées par leur intermédiaire au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics; les commissaires et sous-commissaires de

(1) Instructions sommaires pour les commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative.

surveillance administrative doivent faire, chaque semaine, un rapport sur les parties du service dont la surveillance leur est confiée, notamment : « sur les plaintes et réclama-« tions des voyageurs relatives au service du mouve-« ment (1). »

22. L'appréciation de ces plaintes est faite ensuite par le ministre lui-même, qui s'est réservé : « de statuer direc-« tement sur tout ce qui concerne le service général de « l'exploitation; sur toutes les mesures qui s'appliquent à « l'ensemble de la circulation et qui, par cela même, ne « peuvent être prises isolément et dans la conscription de « chaque département, notamment sur celles qui concer-« nent..... les registres de plaintes et réclamations (2). »

CHAPITRE II

TRANSPORT DES VOYAGEURS A LA GARE.

SOMMAIRE.

23. Mode de transport des voyageurs à la gare. — Omnibus spéciaux.
24. Responsabilité de la Compagnie en cas de retard et en cas d'accident.
25. Les préfets sont chargés de la police des gares. — Ils ne peuvent prendre aucune mesure détruisant l'égalité entre les différents entrepreneurs d'omnibus transportant les voyageurs à la gare.

23. Dans la plupart des villes importantes traversées par les chemins de fer, des omnibus spéciaux appartenant à la Compagnie conduisent, pour chaque train, les voyageurs à la gare.

Il en est ainsi également à Paris où les omnibus des che-

(1) Circulaire ministérielle du 28 avril 1849.
(2) Circulaire ministérielle aux préfets, en date du 15 avril 1850.

mins de fer, partant de différents points du centre, sont autorisés à prendre des voyageurs sur la route entre le bureau de départ et la gare. Les Compagnies ont même établi l'usage, pour les lignes de promenade, de faire délivrer les billets de chemins de fer aux bureaux de départ des omnibus, ce qui évite aux voyageurs la peine de prendre leurs billets en arrivant à la gare.

24. Il est, on le comprend, de toute nécessité que l'omnibus arrive assez à temps avant le train pour permettre aux voyageurs munis de billets de se rendre dans les salles d'attente et à ceux qui, montés en route, n'ont pas de billets, d'en prendre à la gare.

Aussi, dans le cas où l'omnibus arriverait en retard, la Compagnie serait évidemment responsable envers les voyageurs; ceux-ci pourraient, avec juste raison, lui intenter une action en dommages-intérêts.

La Compagnie serait aussi responsable si, par sa maladresse ou son imprudence, le conducteur de l'omnibus appartenant au chemin de fer causait un accident aux voyageurs.

Cette responsabilité dériverait alors des lois de droit commun, d'après lesquelles chacun est responsable du préjudice qu'il cause à autrui soit par sa faute, soit par la faute de ceux qu'il emploie (1).

25. Les préfets sont chargés, par l'art. 1er de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846, du soin de règler : « l'entrée, le stationnement et la circulation des « voitures publiques ou particulières dans les cours dépen-

(1) La Compagnie du chemin de fer de Lyon a été condamnée le 25 août 1860 par la Cour impériale de Besançon, à payer 55,000 francs à un voyageur grièvement blessé en se rendant du centre de la ville à la gare de Besançon, dans un omnibus du chemin de fer.

(*Gazette des Tribunaux* des 24 et 25 septembre 1860.)

« dant des stations. » Ils ont donc incontestablement le droit de prendre des mesures ayant pour but d'éviter l'encombrement des gares.

Mais les arrêtés pris par eux ne sauraient aller jusqu'à favoriser, par exemple, une entreprise d'omnibus aux dépens des autres, c'est ce que le Conseil d'État a formellement décidé par un arrêt tout récent dans les circonstances suivantes :

Un sieur Richard avait passé avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon un traité pour l'organisation d'un service d'omnibus entre la ville et la gare de Fontainebleau. Par un arrêté du 27 janvier 1862 le Préfet de Seine-et-Marne avait autorisé le sieur Richard à faire entrer, stationner et circuler ses omnibus dans la cour de la gare ; il avait refusé cette faveur aux entreprises rivales. Les sieurs Naigeon et Lesbat ayant contrevenu à cet arrêté, des procès-verbaux furent dressés contre eux. Un procès correctionnel s'ensuivit, et les prévenus furent successivement condamnés par le tribunal correctionnel de Fontainebleau et par la cour de Paris malgré les efforts habiles de notre honorable confrère Me Leberquier (1).

Mais le sieur Lesbat se pourvut bientôt après, devant le conseil d'État, pour faire annuler l'arrêté préfectoral du 27 janvier 1862 comme constituant illégalement un privilége au profit de Richard. Le Conseil d'État annula en effet, par un arrêt fortement motivé, l'arrêté du Préfet ainsi que la décision approbative du ministre (2).

(1) Arrêt du 9 avril 1862. (Devil. et Car. 1862, 2, 286.)

(2) Cet arrêt, en date du 5 février 1864, est ainsi conçu :

« Considérant que l'arrêté du Préfet du département de Seine-et-Marne, qui a refusé au sieur Lesbat l'autorisation de faire entrer et stationner ses omnibus dans la cour de la gare du chemin de fer, à Fontainebleau, n'a eu pour objet que d'assurer l'exécution du traité, par lequel la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée garantit au sieur Richard, entrepreneur de voitures publiques, le droit d'être

Rien n'est plus juste que cette annulation.

Il est expressément interdit aux Compagnies de favoriser, par des avantages exclusifs, certaines entreprises se chargeant, soit du transport des voyageurs à la gare, soit du transport des marchandises. La plus grande égalité doit exister dans le service des chemins de fer. Or il ne saurait être permis aux Préfets de faire ce qui est défendu à la Compagnie, et d'user des pouvoirs qui leur sont donnés pour assurer l'exercice d'un privilége abusif.

La mission qui leur est confiée par l'art. 1er de l'ordonnance de 1846 est de *régler* et non d'*interdire* la circulation dans les gares. Dès que les mesures prises par eux ont pour but, comme dans l'espèce, de protéger un intérêt privé aux dépens d'autres intérêts privés, il y a excès de pouvoir, et l'annulation de leurs arrêtés doit être prononcée par le Conseil d'État.

Ajoutons qu'en agissant ainsi, les préfets manquent d'autant plus à leur mission, que, loin de protéger l'intérêt public, ils lui causent un préjudice, puisqu'ils détruisent la concurrence dont le maintien est toujours à l'avantage des voyageurs.

admis, à l'exclusion de tout autre entrepreneur de transport, dans la cour de ladite gare, pour y recevoir et y déposer les voyageurs ;

« Considérant que, si l'article 1er de l'Ordonnance royale du 15 novembre 1846, ci-dessus visée, donne aux préfets le droit de régler l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières dans les cours dépendant des stations des chemins de fer, cette attribution ne doit s'exercer que dans un intérêt de police et de service public ;

« Qu'il suit de là que l'arrêté précité du Préfet du département de Seine-et-Marne, du 27 janvier 1862, et la décision, en date du 15 février suivant, par laquelle notre Ministre des travaux publics a approuvé ledit arrêté, doivent être annulés pour excès de pouvoir ; Notre Conseil d'État au contentieux entendu, avons décrété et décrétons ce qui suit : ART. 1er. — Sont annulés, pour excès de pouvoirs, l'arrêté du Préfet du département de Seine-et Marne, du 27 janvier 1862, ensemble la décision, en date du 15 février suivant, par laquelle notre Ministre des travaux publics a approuvé ledit arrêté. »

CHAPITRE III

DISTRIBUTION DES BILLETS.

SOMMAIRE.

26. Défense faite aux Compagnies de délivrer des billets à l'avance.
27. Exceptions à ce principe.
28. Obligation pour les Compagnies de délivrer des billets à tous les voyageurs qui se présentent.
29. Exception pour les places dites de luxe.
30. Exception en cas d'affluence extraordinaire.
31. Étendue de la responsabilité des Compagnies au cas où elles refusent de délivrer des billets.
32. Différentes catégories de billets.
33. Billets d'aller simple.
34. Billets d'aller et retour.
34 *bis.* Le voyageur, muni d'un billet d'aller et retour, et qui ne revient pas dans le délai fixé, doit-il le prix entier de sa place?
35. Billets pour les trains de plaisir.
36. Billets pour les voyages de plaisir.
37. Billets pour les trains spéciaux des ouvriers.
38. Cartes d'abonnement.
39. Réformes à opérer dans la distribution des billets.
40. Tarifs ordinaires du prix des places.
41. Cas où ces tarifs sont réduits.— Transport des militaires et marins.
42. Augmentation du prix des places le dimanche, sur les lignes dites de promenade. — Critique de ce système.
43. Les voyageurs peuvent-ils vendre ou donner à des tiers les billets délivrés par les Compagnies? — Distinction.

26. Les Compagnies de chemins de fer ne sont pas autorisées à délivrer des billets à l'avance (1); parce que, s'il en était autrement, un grand nombre de places pourraient être retenues avant l'ouverture du bureau de distribution des billets, et les voyageurs, quoiqu'arrivant à temps pour prendre leurs places et partir, se verraient dans l'impossibilité de le faire.

(1) Opinion conforme de MM. Rebel et Juge, *Traité de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer*, p. 272, n° 481.

La loi veut que le droit soit égal pour tous et qu'aucune faveur ne soit accordée aux uns aux dépens des autres.

27. Il est fait exception à cette règle :

Au profit des voyageurs qui demandent à louer un compartiment complet;

Pour les billets des trains de plaisirs (1);

Pour les billets de vogages de plaisir (2);

Pour les voyageurs qui désirent prendre un abonnement (3).

28. Tout voyageur qui se présente au bureau de distribution des billets soit de la station de départ, soit de chacune des stations de la ligne, doit pouvoir obtenir les places qu'il demande. En effet, d'après les cahiers de charges des Compagnies : tout train régulier de voyageurs doit, à moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'Administration, contenir des voitures de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présentent dans les bureaux du chemin de fer.

Cette prescription des cahiers de charges était nécessaire, car le voyageur ne pouvant, comme nous venons de le voir, se faire délivrer de billets à l'avance, doit être garanti qu'il trouvera, au moment du départ, le nombre de places dont il a besoin.

Cette disposition des cahiers de charges n'est du reste que la consécration du principe posé par l'art. 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846. Ce principe trouve sa sanction dans l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer qui prononce une amende de 16 fr. à 3,000 fr. pour contravention aux ordonnances royales,

(1) Voir n° 35.
(2) Voir n° 36.
(3) Voir n° 38.

portant règlement d'administration publique, sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

L'obligation, pour les Compagnies, de mettre dans chaque train un nombre suffisant de voitures de toutes classes est tellement étroite, que, d'après la Cour de Cassation, ce nombre ne consiste pas dans une organisation du service suffisante pour les besoins présumés du parcours (1). La cour de Colmar a consacré le même principe et décidé qu'il y a contravention à l'art. 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 : alors même que, par suite de l'insuffisance

(1) Arrêt du 22 avril 1854.

La Cour, vu les art. 17 et 18 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846 et 21 de la loi du 15 juillet 1845 ; — Attendu qu'aux termes de l'art. 17 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846, tout convoi ordinaire de voyageurs doit contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du Ministre des travaux publics ; — Attendu que de cette disposition résulte une obligation générale imposée aux Compagnies de chemins de fer pour assurer aux voyageurs des moyens certains de transport dans les voitures de la classe de leur choix, à toutes les heures de départ, non-seulement à la station de départ, mais aussi à chacune des stations que les convois doivent desservir ; — Attendu qu'en dehors de l'autorisation spéciale du Ministre dont parle l'art. 17 ci-dessus rappelé, l'Ordonnance n'admet d'autre exception à cette obligation que la fixation du maximum de voitures pouvant composer un convoi ; — Attendu qu'on ne saurait dire, avec le demandeur en cassation, que l'expression *suffisant*, qui se lit dans l'art. 17, doit être entendue en ce sens qu'il suffit, pour avoir accompli l'obligation de la loi, que l'Administration du chemin de fer ait organisé le service de manière à répondre aux besoins présumés du parcours, sans qu'on puisse lui imputer à faute l'erreur involontaire qu'elle aurait pu commettre dans sa combinaison, puisque ce serait faire dépendre l'exécution de la loi du libre arbitre des Compagnies ; — Attendu que, dès l'instant où il est constaté que, sans qu'on puisse arguer d'une autorisation du Ministre des travaux publics pour la composition des voitures constituant le train, ou de ce que le train avait atteint son maximum de voitures, ou encore d'un cas de force majeure, c'est-à-dire d'un événement ou d'un accident impossible à prévoir, ces voyageurs n'ont pu trouver place dans un convoi et dans une voiture de la classe pour laquelle il leur avait été délivré un billet, il y a contravention aux dispositions de l'Ordonnance du 15 novembre 1846. Et attendu que l'arrêt attaqué constate en fait... — Rejette.

(Devil. et Car., 1854, I, 504.)

des voitures d'une classe inférieure, les voyageurs, porteurs de billets de cette classe, ont été placés dans des voitures d'une classe supérieure, sans payer de supplément de prix (1).

29. Cependant, il est fait exception à cette règle pour les places dites de luxe, telles que celles de *coupés;* en effet, d'après les cahiers de charges, le nombre de ces places ne peut dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Il ne faut pas, on le comprend, que le nombre de ces places puisse absorber la quantité totale de celles contenues dans le train, et que les Compagnies aient ainsi la faculté de créer des trains de luxe au détriment du public.

30. Il peut même se présenter un autre cas où les voyageurs de toutes classes se voient refuser des billets; c'est celui d'une affluence extraordinaire de voyageurs.

L'intérêt de la sécurité des voyageurs veut que le nombre des voitures composant un train ne puisse pas être indéfiniment augmenté; la loi a donc déterminé le maximum des voitures pouvant entrer dans la composition d'un train (2), or il est arrivé fréquemment que certaines solennités ou fêtes locales amenaient, en même temps, une affluence très-considérable de voyageurs sur un même point; dans ce cas, la Compagnie ne doit plus délivrer de billets dès que le nombre réglementaire de places est atteint.

Mais pour que la Compagnie soit déchargée de toute responsabilité, il ne suffirait pas que le matériel *disponible* fût insuffisant et nous ne saurions, pour notre part, adopter

(1) Arrêt du 23 février 1848. (Devil. et Car., 1848, II, 371.)
(2) Art. 18 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846.

l'opinion de MM. Rebel et Juge d'après lesquels : « Si « dans un moment d'affluence extraordinaire, les wagons « disponibles se trouvaient entièrement remplis par les « voyageurs les premiers arrivés dans la salle d'attente, les « Compagnies pourraient refuser de délivrer des billets à « ceux qui se présenteraient plus tard. (1) »

Nous pensons, au contraire, que le seul cas de force majeure qui puisse décharger la responsabilité de la Compagnie, est celui où le maximum du nombre de voitures devant composer un train se trouve atteint. Nous adoptons complétement l'opinion nettement émise par la Cour de cassation dans un arrêt du 22 avril 1854, d'après lequel : « En dehors de l'autorisation spéciale du ministre dont « parle l'art 17 (de l'ordonnance du 15 novembre 1846), « l'ordonnance n'admet d'autre exception à cette obliga- « tion, que la fixation du maximum de voitures pouvant « composer un train (2). »

31. En dehors des deux cas que nous venons d'examiner, la Compagnie qui ne délivrerait pas les billets demandés, verrait sa responsabilité engagée vis-à-vis des voyageurs mis ainsi dans l'impossibilité de partir.

Ces voyageurs auraient, selon nous, le droit incontestable de se faire transporter aux frais de la Compagnie, et de réclamer les dommages-intérêts équivalant au préjudice éprouvé.

Le droit d'obtenir des dommages-intérêts ne saurait être contesté, car il n'est que l'application des principes du droit commun. Le droit, pour le voyageur, de se faire

(1) *Traité de la législation et de la jurisprudence des Chemins de fer*, n° 480, p. 271.

(2) Voir le texte de cet arrêt, reproduit plus haut, n° 28, p. 25, note. Le même principe avait été posé par l'arrêt rendu par la Cour d'Aix, le 21 janvier 1854, et contre lequel avait été formé le pourvoi rejeté par la Cour de cassation, le 22 avril 1854.

transporter aux frais de la Compagnie n'est pas plus contestable ; car, les Compagnies devant distribuer des billets à tous ceux qui en demandent, l'inexécution de cette obligation contenue dans leurs cahiers de charges les met dans la même position, que si un voyageur muni d'un billet ne pouvait partir faute de place. Or nous verrons bientôt que plusieurs décisions judiciaires ont accordé le droit de se faire transporter aux frais de la Compagnie à tout voyageur qui muni d'un billet ne peut pas partir (1).

32. Le transport des voyageurs a lieu au moyen :
De billets d'aller simples ;
De billets d'aller et retour ;
De billets de trains de plaisir ;
De billets de voyages de plaisir ;
De billets pour les trains spéciaux des ouvriers ;
De cartes d'abonnement.

33. Les billets d'aller simples ne sont valables, comme leur nom l'indique, que pour le trajet d'une gare à une autre gare de la même ligne ou d'une ligne correspondante.

34. Les billets d'aller et retour donnent droit, comme leur nom l'indique également, à l'aller et au retour ; ils font le plus généralement profiter le voyageur d'une réduction sur les tarifs ordinaires, mais à la condition que le voyageur effectue son retour dans le temps indiqué par la Compagnie.

34 *bis*. On s'est demandé si, ce délai une fois expiré, le billet de retour n'avait plus aucune valeur et si la Compagnie, après avoir reçu un prix plus fort pour le double bil-

(1) Voir nos 48 et 49, pour le cas où le voyageur ne peut pas partir dans les voitures de la classe à laquelle son billet lui donne droit.

let, avait le droit de toucher encore le prix d'une place entière.

. Il a été décidé que, dans ce cas, le voyageur devait bénéficier de l'argent qu'il avait versé et ne donner, en surplus de son billet de retour, que le complément de la place (1).

En effet, s'il est juste que, le délai du retour une fois expiré, le voyageur ne profite plus en entier du billet de retour, il est juste aussi que, dans le payement du billet nouveau qu'il est obligé de prendre, il lui soit tenu compte de ce qu'il a déjà payé à la Compagnie.

35. Les billets de trains de plaisir peuvent se prendre d'avance et donnent droit à l'aller et au retour.

Ils coûtent en général beaucoup moins cher que ne coûteraient l'aller et le retour séparément suivant les tarifs ordinaires; mais cette réduction sur le prix est bien chèrement achetée par les voyageurs que l'on oblige le plus souvent à passer successivement plusieurs nuits en voiture.

36. Les billets pour voyages de plaisir donnent également droit à l'aller et au retour; ils coûtent moins cher que ne coûteraient l'aller et le retour suivant les tarifs ordinaires, mais plus cher que les billets pour les trains de plaisir.

Ils sont valables pendant un certain temps déterminé et pour tous les trains contenant des places de la classe à laquelle le voyageur a droit d'après son billet, excepté sur quelques lignes pour les trains express (2).

(1) *Écho agricole* du 12 juillet 1862. — Nous devons dire que le contraire a été jugé par jugement du tribunal de commerce du Havre, du 1er février 1862, mais ce jugement ne contient pas de motifs; il vise un arrêté ministériel qui décide la question en ce sens.

(2) Les voyages de plaisir sont quelquefois organisés par plusieurs lignes à la fois. C'est ce qui a lieu notamment pour les voyages sur les

37. Les chemins de fer de l'Est (section de Vincennes) ont institué des trains destinés aux ouvriers et pour lesquels il est fait une réduction considérable sur les prix de transport résultant des tarifs ordinaires.

Ces trains ayant uniquement pour but de permettre aux ouvriers d'habiter à la campagne avec leur famille et de venir faire leur journée de travail à Paris, ils n'existent que dans la semaine et sont seulement au nombre de deux, l'un partant le matin de très-bonne heure de l'extrémité de la ligne, l'autre partant de Paris à 7 heures du soir; ils ne sont composés que de voitures de 3e classe.

38. Enfin les cartes d'abonnement sont valables soit pendant six mois, soit pendant une année, de tel point déterminé à tel autre point déterminé de la même ligne.

Il a même été établi, sur le chemin de fer du Nord, des abonnements s'étendant au parcours sur toute la ligne, moyennant le prix fixé d'avance de 1,200 fr. par an.

Nous nous demandons pourquoi les Compagnies n'établiraient par des abonnements, donnant droit au parcours sur toutes les lignes indistinctement. Cette mesure serait de la plus grande utilité, les personnes, qui voyagent constamment pour leurs affaires, circulant d'ordinaire sur les différentes lignes de chemins de fer.

39. Le service des voyageurs, tel qu'il est organisé aujourd'hui, présente, il faut le reconnaître, de très-grands avantages, mais il est encore susceptible d'améliorations importantes.

Ainsi le système de la distribution des billets, aller et retour ou pour voyages de plaisir et des cartes d'abonnement, est fondé sur une idée utile dont on ne saurait trop

bords du Rhin avec aller par le chemin de l'Est, et retour par le chemin de fer du Nord, ou *vice versâ*.

étendre l'application. Il est favorable au voyageur auquel il évite la peine de prendre à chaque fois au bureau un billet de place; il est également utile aux Compagnies de chemins de fer, puisqu'il facilite pour elles le travail de la distribution des billets. Or, nous voudrions voir appliquer ce système, non-seulement aux voyages spéciaux dits de plaisir, mais encore en toutes circonstances; nous voudrions que le voyageur pût, au point de départ, obtenir un livret valable pendant toute la durée de son voyage, sans avoir à s'inquiéter davantage de prendre de nouveaux billets aux différentes stations où il s'arrêterait (1).

Il est une autre amélioration que nous voudrions voir adopter. Plusieurs Compagnies de chemins de fer ont, il y a quelques années, vendu un certain nombre de billets (50,100..,) moyennant une diminution sur le prix des tarifs ordinaires. Ce système, oublié aujourd'hui, devrait être, selon nous, adopté de nouveau et suivi sur une plus grande échelle. En effet, les cartes d'abonnement ne sont véritablement utiles qu'aux personnes qui font tous les jours le même parcours sur la même ligne, tandis que les billets vendus en certaine quantité, moyennant une réduction de prix, seraient utiles à tous ceux qui, sans avoir à faire chaque jour le même parcours, ont cependant l'occasion de le faire souvent. Le voyageur y trouverait le double avantage de payer moins cher et de n'avoir pas à prendre chaque fois son billet. La Compagnie en profiterait également, puisque le voyageur muni d'un certain nombre de billets serait plus disposé à voyager et la Compagnie obtiendrait ainsi, nous en sommes convaincu, la compensation de la réduction qu'elle aurait consentie sur le prix des billets.

(1) Nous admettons complétement sur ce point les idées émises par M. Tranchant, dans le journal *La Patrie* (26 septembre 1858).

40. Les billets sont délivrés pour les différentes catégories de places qui, sur la plupart des lignes, sont au nombre de trois, et donnent lieu à des prix de transport également différents.

Les tarifs ordinaires sont aujourd'hui de :

10 cent. par kilomètre dans les voitures de première classe;

7 cent. 1/2 par kilomètre dans les voitures de seconde classe;

5 cent. 1/2 par kilomètre dans les voitures de troisième classe (1).

41. Nous avons déjà vu que les tarifs ordinaires sont réduits (2) pour les billets : d'aller et retour, des trains (3) et des voyages de plaisirs (4), enfin pour les cartes d'abonnement(5).

Ils le sont aussi au profit des militaires et marins.

En effet, aux termes des nouveaux cahiers des charges : « Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien « que les militaires ou marins voyageant isolément pour « cause de service, envoyés en congé limité ou en per- « mission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, « ne sont assujettis eux, leurs chevaux et leurs bagages « qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier « des charges (6). »

Cette disposition s'applique également aux officiers du génie maritime, aux officiers d'administration, ainsi qu'aux divers agents de la marine en service soit dans les ports,

(1) Nouveaux cahiers des charges, art. 42.
(2) Voir n° 34.
(3) Voir n° 35.
(4) Voir n° 36.
(5) Voir n° 38.
(6) Art. 54. — D'après les anciens cahiers des charges réglant encore aujourd'hui la position de plusieurs Compagnies, la réduction n'est que du tiers sur certaines lignes, de la moitié sur certaines autres.

soit dans les établissements qui en dépendent (1). Mais elle n'est pas accordée aux femmes et familles des militaires et marins.

Pour jouir de cette réduction, les officiers, sous-officiers et commandants de brigade de gendarmerie, sont obligés de faire par écrit la déclaration qu'ils voyagent pour cause de service. Les gendarmes doivent présenter une déclaration de leur chef de brigade, ou d'un chef supérieur portant qu'ils voyagent pour cause de service (2).

Les militaires et marins ont le droit de voyager indistinctement à prix réduits, dans tous les trains même dans les trains express et dans les voitures de classe supérieure quand le train n'en comporte pas de la classe que leur assignent les règlements militaires (3).

Mais tous les militaires et marins, les sous-officiers et même les officiers de tous grades qui demandent des places de luxe (coupés, coupés-lit, caisses à salon...) doivent payer intégralement, suivant le tarif ordinaire, le supplément du prix perçu pour cette place (4).

42. Il nous reste à faire, au point de vue des tarifs de voyageurs, une observation qui, selon nous, ne manque pas d'importance.

Sur plusieurs lignes dites de promenade, le prix des places est plus élevé les dimanches et jours de fêtes que pendant la semaine ; or, un tel état de choses nous semble essentiellement préjudiciable à l'intérêt public.

Il est bien vrai que cette augmentation est en conformité avec les principes de l'économie politique ; car, plus il y a d'acheteurs, plus le prix de la marchandise s'élève.

(1) Circulaire du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, en date du 12 novembre 1852.
(2) Circulaire ministérielle du 21 septembre 1849.
(3) Circulaire du 8 avril 1854.
(4) Circulaire du 21 avril 1854.

Mais au-dessus de ces principes, il existe un intérêt public qui exigerait plutôt l'abaissement que l'élévation des prix de transport le dimanche.

Le but de toutes les décisions de l'Administration supérieure, en matière de chemins de fer, est de procurer l'avantage des voies ferrées à toutes les classes indistinctement. Or, l'augmentation du prix des places le dimanche ne frappe pas le riche, elle frappe exclusivement le pauvre.

L'ouvrier, le petit commerçant qui ne possède pas de campagne où il puisse se rendre le samedi soir, a cependant plus besoin que tout autre de respirer le dimanche l'air pur de la campagne. Sa famille mal logée, jouissant à peine, pendant la semaine, de l'air et de la lumière, a bien besoin, elle aussi, de quitter pendant quelques heures la grande ville pour s'ébattre dans les champs.

Il ne s'agit pas ici seulement de l'agrément que peut procurer la promenade faite au loin le dimanche; il s'agit de la santé publique, et, par conséquent, l'Administration devrait faire tous ses efforts pour rendre moins dispendieux le transport sur les chemins de fer les dimanches et fêtes, que les jours de semaine où c'est le riche qui use des voies ferrées.

On nous répondra, nous le savons, que, malgré l'augmentation des places le dimanche, l'affluence des voyageurs est déjà immense et que les chemins de fer suffisent à peine.

Mais que nous importe. Qu'on laisse se développer cette heureuse tendance, et la force des choses forcera les Compagnies à sortir de la voie d'étroite économie dans laquelle elles ne sont que trop entrées. Que l'on augmente les gares, que l'on élargisse les voies ferrées, que l'on élève au double, au triple s'il le faut, le matériel roulant, et alors la population jouira réellement des avantages des chemins de

fer, tout en récompensant largement les Compagnies des efforts nouveaux que celles-ci auront faits.

En résumé, il ne faut pas chercher à étouffer ce besoin de locomotion qui se répand chaque jour davantage dans toutes les classes, il faut donner aux chemins de fer une extension devenue nécessaire à tous les points de vue.

13. Les billets ordinaires n'étant pas nominatifs peuvent être donnés ou vendus par la personne qui les a pris au bureau : la Compagnie n'a pas le droit de refuser l'entrée de la salle d'attente ou des wagons à un voyageur sous le prétexte que le billet présenté a été délivré à une autre personne (1).

Il en est autrement pour les cartes d'abonnement, qui sont au contraire nominatives et ne doivent par conséquent être employées que par le bénéficiaire.

Cette différence se justifie d'elle-même; la concession faite sur le prix du transport au bénéficiaire de la carte d'abonnement ne serait pas faitesi la carte ne devait pas servir à une seule personne exclusivement. Si cette carte pouvait passer de main en main, elle serait employée consécutivement par plusieurs personnes, ce qui causerait à la compagnie une préjudice véritable.

(1) Mais si les billets de places peuvent être vendus, c'est à la condition, bien entendu, qu'ils ne sont pas périmés.

Quel délit constituerait la vente d'un billet périmé?

M. Delattre pense qu'il n'en constitue aucun (*Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemins de fer*, p. 28). Cependant il cite un jugement du tribunal de Douai, d'après lequel il y aurait abus de confiance.

Nous croyons que ce fait constitue une escroquerie si le vendeur a employé des manœuvres frauduleuses pour cacher à l'acheteur que le billet était périmé (Code pénal, art. 405).

CHAPITRE IV

DÉPART.

SOMMAIRE.

14. Organisation des trains réguliers de voyageurs.— Poste.— Express. — Directs. — Omnibus. — Mixtes.
15. Réformes à opérer dans la composition des trains.
16. Trains de plaisir.
17. Division de ce chapitre.

14. Les ordres de service des Compagnies de chemins de fer comprennent en ce qui concerne le service des voyageurs :

Des trains-poste ;

Des trains express ;

Des trains directs ;

Des trains omnibus ;

Des trains mixtes.

Les trains-poste sont spécialement affectés au transport des dépêches; ils servent également pour le transport des voyageurs et ne contiennent que des voitures de première classe.

Les trains express marchent à une très-grande vitesse et s'arrêtent à un petit nombre de grandes stations; ils ne contiennent que des voitures de première classe (1).

Les trains directs, marchant à une vitesse encore assez grande, s'arrêtent plus souvent que les trains express, sans s'arrêter cependant à toutes les stations; ils contiennent

(1) La Commission d'enquête de 1863 émet, dans son rapport, l'avis que la vitesse des *express* devrait être de 55 à 60 kilomètres de marche effective par heure, chaque fois que la déclivité de la voie et les besoins du service des postes n'y mettraient pas obstacle.

ordinairement des voitures de première et de seconde classe.

Les trains omnibus contiennent des voitures de première, deuxième et troisième classe ; ils s'arrêtent à toutes les stations.

Enfin les trains mixtes marchent à une vitesse bien moins grande que tous les autres. Ils servent à la fois au transport des voyageurs et à celui des marchandises; ils ne contiennent que des voitures de troisième classe.

45. Cette organisation du service des voyageurs nous paraît laisser considérablement à désirer, surtout en ce qui concerne les trains express et directs.

Nous sommes d'avis, en effet, qu'il devrait y avoir, dans les trains express et directs des voitures de chaque classe.

Le public ne pouvant plus aujourd'hui choisir ses moyens de transport et se trouvant obligé, sur la plupart des grandes lignes, de prendre la voie ferrée, tous, riches et pauvres, doivent profiter des mêmes avantages.

Il doit assurément exister plusieurs catégories de places puisqu'il existe nécessairement des inégalités considérables dans les fortunes ; mais le privilége d'aller vite et d'arriver plus tôt à destination ne doit pas appartenir exclusivement aux classes aisées. Le temps est précieux pour tout le monde, par conséquent tout le monde doit pouvoir l'économiser; or, c'est ce qui n'arrive pas dans les chemins de fer.

Pourquoi les personnes qui prennent des places de premières peuvent-elles voyager indistinctement dans les trains omnibus, directs ou même express, sans payer des prix différents ; tandis que les voyageurs de 3e classe sont obligés de prendre des places de premières, si une affaire urgente les appelle au loin ?

Nous ne nous expliquons pas cette différence; nous ne

comprenons pas que l'on réduise, dans une telle mesure, le bénéfice des chemins de fer pour les classes peu aisées.

Dans l'état actuel des choses, les trains omnibus sont si peu nombreux et mettent tant de temps, que le voyageur de 3e classe trouve quelquefois peu d'avantage à l'établissement des voies ferrées.

Nous objectera-t-on que les classes peu aisées usent largement du bénéfice des chemins de fer, puisque des statistiques il résulte que le nombre des voyageurs de 3e classe est de beaucoup supérieur à celui des voyageurs des deux autres classes? Mais nous répondrons que plus le nombre des voyageurs de 3e classe est considérable, plus il faut s'occuper de sauvegarder leurs intérêts et de les faire profiter du principal avantage des chemins de fer, celui de la promptitude du transport.

Il serait d'autant plus facile pour l'administration supérieure d'imposer sous ce rapport toutes mesures nécessaires que, d'après l'art. 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 : « Tout convoi ordinaire de voyageurs doit « contenir, en nombre suffisant, des voitures *de chaque* « *classe*, à moins d'une autorisation spéciale du ministre « des travaux publics. »

Le rapport au roi précédant cette ordonnance dit, il est vrai, que : « dans l'intérêt même du public, cette obligation « peut ne pas s'étendre à certains convois, par exemple, « aux convois qu'on appelle convois directs, qui ne s'ar- « rêtent pas aux stations intermédiaires ou qui ne s'arrê- « tent qu'à un très-petit nombre de ces stations et qui sont « généralement animés d'une vitesse qui n'est pas encore « nécessaire à toutes les classes de la société. »

Nous avouons qu'il nous paraît difficile de comprendre pourquoi en 1846 la vitesse des trains directs n'était pas encore nécessaire à toutes les classes de la société.

Nous devons dire que la circulaire ministérielle, qui a

suivi l'ordonnance, ne reproduit pas cette étrange allégation. « Quant aux mesures relatives à la partie économique « de l'exploitation, et pour lesquelles, à ce titre, il y aura « lieu de prendre l'avis des commissaires royaux (de sur- « veillance administrative), je dois citer, en première ligne, « dit le ministre, celle qui est réglée par l'art. 17, et d'a- « près laquelle tout convoi ordinaire de voyageurs doit « contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque « classe, à moins d'une autorisation spéciale du ministre « des travaux publics. Je n'ai pas besoin de faire remar- « quer avec quel soin les demandes que les Compagnies « présenteront à cet égard devront être examinées. Il s'a- « git, dans les questions de cette nature, de déroger à une « règle générale posée par le cahier des charges. Cette dé- « rogation est prévue, il est vrai, mais elle ne peut être « admise que sous la condition expresse que les intérêts du « public n'auront point à en souffrir, et que même, à cer- « tains égards, ils pourront en tirer quelque profit. »

Quant à nous, il nous semble évident que la vitesse est également nécessaire à toutes les classes de la société, au pauvre aussi bien qu'au riche. Si le travail appelle l'ouvrier, celui-ci n'est-il pas plus pressé que le riche courant à ses plaisirs ou que le commerçant à la fortune; comme le dit très-bien M. Delattre. « Les ouvriers calcu- « lent que, pour eux, chaque heure vaut une demi-livre de « pain (1). » Et celui qui sera demandé par un parent luttant avec la mort sera-t-il moins pressé parce qu'il sera plus pauvre?

Nous avons la conviction que l'Administration supérieure, gardienne vigilante des intérêts de tous, comprendra la nécessité de réformer l'étrange principe posé par le rapport au roi de 1846, et que, prenant pour base l'ordon-

(1) *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemins de fer*, p. 109.

nance de la même année (art. 17), elle apportera une heureuse modification à l'état de choses actuel.

Nous devons dire que l'opinion, soutenue aujourd'hui par nous, a été repoussée par la Commission d'enquête de 1863. Cependant, les mesures proposées par cette Commission constitueraient, si elles étaient mises en pratique, un progrès considérable au profit du public.

Ainsi, il serait établi, sur les lignes principales, pour le trajet entier et dans chaque sens, un train journalier direct, contenant des voitures de toutes classes et marchant à la vitesse *effective* (1) de 40 kilomètres à l'heure.

D'un autre côté, relativement à l'organisation du service des trains qui correspondent aux points de croisement, l'état de choses actuel serait modifié dans la limite du possible, de telle sorte que les voyageurs ne fussent plus astreints à des arrêts de plusieurs heures, pour attendre, aux points de croisement, la correspondance d'une autre ligne.

46. Outre les trains ordinaires composant les ordres de service réguliers, les Compagnies de chemins de fer organisent des trains dits de plaisir, pour lesquels elles diminuent considérablement les tarifs qu'elles sont autorisées à percevoir.

Ces trains de plaisir ont pour but d'attirer le public dans les villes où ont lieu des fêtes extraordinaires.

L'Administration supérieure est heureuse de cette tendance des Compagnies, et elle s'est montrée disposée à la favoriser de tout son pouvoir, en renonçant, comme nous l'avons vu, à exiger pour ces cas spéciaux, un affichage opéré quinze jours avant la mise à exécution.

47. Dans ce chapitre, nous avons à examiner quelles sont

(1) On appelle vitesse *effective*, la vitesse moyenne du parcours, temps d'arrêt compris.

les nombreuses obligations des Compagnies de chemins de fer vis-à-vis des voyageurs qui ne peuvent obtenir la place à laquelle ils ont droit.

Nous avons, d'un autre côté à rechercher, quelles obligations doivent remplir les voyageurs au départ.

De là la division en deux sections, traitant :

La première, des obligations et de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer ;

La seconde, des obligations des voyageurs.

SECTION I. — Obligations et responsabilité des Compagnies de chemins de fer.

SOMMAIRE.

48. Droit pour le voyageur de partir par le train indiqué sur son billet de place.
49. Droit pour le voyageur d'avoir une place de la classe indiquée sur son billet.
50. Étendue de la responsabilité de la Compagnie dans ces deux cas.
51. Le voyageur peut-il, à la fois, se faire transporter aux frais de la Compagnie et obtenir une indemnité?
52. Nombre de places dans chaque voiture. — Obligation de la Compagnie.
53. Les voyageurs peuvent-ils être forcés de monter sur l'impériale des voitures, en l'absence de places dans l'intérieur?
54. Une famille peut-elle être obligée de se diviser dans plusieurs compartiments différents?
55. Un compartiment de chaque classe doit être réservé aux dames voyageant seules.
56. Quel est le droit du voyageur oublié dans la salle d'attente?
57. Le voyageur qui a perdu son billet de place a-t-il le droit de s'en faire délivrer gratuitement un autre?
58. *Quid* en cas de perte d'une carte d'abonnement?

48. Le voyageur auquel il a été délivré un billet de place a le droit de partir dans le train indiqué sur son billet.

Il ne peut donc être forcé d'attendre un train ultérieur.

C'est ce que le tribunal civil de la Seine a décidé, le 16 mars 1850, en se fondant sur ce que (1) : « la Compa-« gnie ayant le monopole du transport, doit être en me-« sure de transporter et conduire tous les voyageurs aux-« quels des billets ont été délivrés dans ses bureaux. »

49. Le voyageur a droit également à obtenir une place de la classe indiquée par son billet.

Ainsi, un voyageur de première classe ne pourrait pas être contraint de monter dans une voiture de seconde classe, alors même que la Compagnie offrirait de lui restituer la différence entre le prix des premières et celui des secondes.

C'est ce qui résulte d'un jugement rendu par le tribunal de commerce de la Seine, en date du 12 octobre 1853 (2).

Nous adoptons complétement, pour notre part, le principe de cette décision; car, si les tribunaux ne se montraient pas justement sévères vis-à-vis des Compagnies, celles-ci pourraient éluder avec trop de facilité l'obligation que leur impose l'art. 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, d'avoir pour chaque convoi ordinaire des voitures de chaque classe en nombre suffisant.

50. Dans le cas où la responsabilité de la Compagnie est engagée, soit parce qu'il n'y a pas de place dans le train, soit parce que les places vacantes ne sont pas de la classe indiquée par le billet, que peut obtenir le voyageur lésé?

Il peut évidement réclamer une indemnité ou se faire transporter aux frais de la Compagnie.

(1) *Gazette des Tribunaux* du 20 mars 1850.

(2) *Journal des Tribunaux de commerce*, par Teulet et Camberlin, 1853, 2, p. 380. — Dans une espèce jugée par M. le juge de paix du douzième arrondissement, il fut reconnu que deux voyageurs avaient dû, sous peine de ne pas partir, monter dans le compartiment servant au dépôt d'huile et de graisse. (Jugement du 23 mai 1849. — *Gazette des Tribunaux* du 20 mars 1850.)

Ce dernier droit, le plus important assurément, ne saurait être contesté ; il existait déjà au profit des voyageurs dans le temps où les messageries étaient encore le seul moyen de transport ordinaire (1).

Or, il n'y a pas de raison pour qu'il soit refusé aux voyageurs circulant sur les chemins de fer. Aussi, le tribunal de commerce de la Seine l'a-t-il consacré par le jugement déjà cité du 12 octobre 1853 : « Attendu, dit le tribunal, « que c'est à bon droit que le demandeur qui avait reçu et « payé un billet de première classe (de Bondy à Paris) ré- « clame la réparation du préjudice qu'il a éprouvé par le « fait de la compagnie, soit 5 fr. 70 c. *qu'il justifie avoir* « *payés* (2). »

51. Mais le voyageur pourra-t-il demander à la fois et le prix de son transport par une autre voie que le chemin de fer et des domages-intérêts? Incontestablement, selon nous.

En effet, le voyageur se faisant transporter par la voie de terre arrivera moins rapidement à sa destination, et, s'il a éprouvé un préjudice par suite du retard apporté dans son voyage, il aura le droit d'en demander la réparation.

Seulement, dans ce cas, ce sera au voyageur à établir quel est, en dehors du prix de transport qui doit lui être remboursé, le préjudice qu'il a éprouvé en prenant une autre voie que le chemin de fer.

52. Il est interdit, par l'art. 64 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, aux employés des Compagnies de

(1) Tribunal civil de la Seine (11 juillet 1841). — *Gazette des Tribunaux* du 12 juillet 1841.

(2) *Journal des Tribunaux de commerce,* par Teulet et Camberlin, 1853, 2, 380.

chemins de fer, d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places réglementaire.

Ce nombre est actuellement : pour les coupés, de 4 places; pour les compartiments des voitures de première classe, 8 places; pour ceux des voitures de deuxième et troisième classe, 10 places.

Si donc un employé contrevenait à cette disposition formelle de l'ordonnance réglementaire de 1846, il encourrait la pénalité de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845.

53. Sur les lignes dites de promenade, les impériales des voitures sont garnies de banquettes.

Un voyageur pourrait-il être forcé de monter sur l'impériale en l'absence de places dans l'intérieur des voitures (1)? Nous ne le pensons pas.

Le voyageur peut bien à son gré prendre place soit sur l'impériale, soit dans l'intérieur des voitures, mais le billet qui lui est délivré donnant droit indistinctement à ces deux catégories, au choix du voyageur, celui-ci ne saurait être forcé de prendre l'une plutôt que l'autre.

Seulement, si le train se composait du maximum de voitures (vingt-quatre), le voyageur qui ne voudrait pas monter sur l'impériale n'aurait que le droit de se faire restituer le prix de sa place; il ne pourrait réclamer aucune indemnité.

54. Une question assez délicate est celle de savoir si une famille peut être obligée de se diviser.

(1) La question ne saurait évidemment se présenter à l'égard des femmes, des enfants, des vieillards, des malades et des infirmes; ces personnes ne pourraient, en aucun cas, être forcées de monter sur l'impériale.

Cette difficulté se présente souvent, car il arrive fréquemment aux stations intermédiaires qu'il ne reste plus que quelques places de la même classe disséminées dans un assez grand nombre de compartiments. Or, les personnes de la même famille voyageant ensemble désirent toujours être réunies. Ainsi, les parents ne veulent pas se séparer de leurs enfants, surtout si ce sont des jeunes filles. Les personnes accompagnant des vieillards, des malades ou des infirmes ne peuvent pas les abandonner et les laisser monter dans des compartiments où ne se trouvent que des étrangers.

Malheureusement, il n'existe aucune règle précise sur les obligations des Compagnies et par conséquent sur les droits des voyageurs à cet égard.

Les Compagnies ne manquent pas de faire valoir que leur seule obligation est de fournir les places de la classe indiquée sur les billets ; que chaque billet donne un droit individuel, et qu'elles ne sauraient fournir plusieurs places dans le même compartiment.

D'un autre côté, les chemins de fer exerçant un véritable monopole et les voyageurs n'ayant plus aujourd'hui la faculté de choisir entre plusieurs modes de transport, il faut que les Compagnies leur fournissent toutes les commodités désirables.

Nous croyons que la question de savoir si une famille peut être obligée de se diviser est une question d'appréciation qui doit se juger d'après les circonstances.

Si, par exemple, des parents ne veulent pas se séparer de leurs enfants, si des voyageurs accompagnant des vieillards, des infirmes, des malades, ne consentent pas à les abandonner, ils seront dans leur droit, et la Compagnie ne pourra les forcer à monter dans des compartiments différents.

Aussi, ne saurions-nous approuver la décision rendue par M. le juge de paix du premier arrondissement de

Paris, à la date du 20 octobre 1856, dans les circonstances suivantes : M. et Mme P..., accompagnés de leur deux filles, âgées, l'une de dix-sept ans et l'autre de quatorze ans, prirent à Conches quatre billets de première classe pour se rendre à Lisieux. A l'arrivée du train à Conches, il n'y avait pas un seul wagon de première classe dans lequel quatre places fussent disponibles. Il y avait seulement deux places dans un wagon et deux autres dans des wagons différents. Le chef de gare offrit de placer Mlles P... dans un même wagon et M. et Mme P... dans les deux autres. M. P... refusa de partir, et actionna la Compagnie.

M. le juge de paix repoussa la demande sur le motif : « que dans cette position P... aurait pu placer ses deux « filles dans le même compartiment (1). »

Nous pensons au contraire que, dans ce cas, le voyageur était dans son droit, car il n'est pas juste de forcer un père à faire monter ses filles dans un compartiment où ne se trouvent que des étrangers. Tel est aussi l'avis de M. Gatelier, rédacteur du *Correspondant des justices de paix*, qui critique la décision rendue par M. le juge de paix dans les circonstances spéciales ci-dessus énoncées (2).

Nous ne partageons pas cependant l'opinion de M. Delattre, qui paraît vouloir exiger qu'en toutes circonstances les voyageurs qui désirent être ensemble ne puissent pas être obligés de se séparer. « C'est, dit-il, un désir très- « légitime que celui qui vous invite à ne pas vous séparer « des personnes que vous connaissez, soit pour dissiper « les ennuis de la route, soit pour tout autre motif (3). »

Sans doute, nous sommes loin de le contester, mais nous

(1) *Correspondant des justices de paix*, 1857, p. 57.

(2) *Correspondant des justices de paix*, 1859, p. 31 et suiv.— *Le Voyageur et les Chemins de fer*, par M. L..., avocat, p. 30, n° 7.

(3) *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemins de fer*, p. 19 et suiv.

croyons que les chemins de fer ne sauraient être astreints à satisfaire un tel désir que dans le cas où il y aurait un motif sérieux, tel que : ceux énoncés par nous, celui où un voyageur voudrait pouvoir donner ses soins à un malade et à un infirme, celui où des parents se refuseraient de se séparer de leurs enfants, etc.

C'est donc là, en définitive, une question de fait laissée à l'appréciation du juge et sur laquelle il est impossible de poser un principe formel. Chaque affaire devra se résoudre suivant les circonstances spéciales de la cause.

55. Les nouveaux cahiers des charges des Compagnies de chemins de fer portent (art. 32) : « que l'Administration « pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit « réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voya- « geant seules. »

Cette prescription doit être exécutée avec le plus grand soin, les chemins de fer présentant, il faut le reconnaître, des dangers sérieux pour les femmes qui voyagent seules et sont ainsi privées de toute protection. Les compartiments réservés aux dames voyageant seules doivent être ostensiblement désignés au moyen de plaques appendues, pendant toute la durée du trajet, à l'un des panneaux des dits compartiments, et contenant les indications : *dames seules* ou *réservé* (1).

Cette mesure, applicable d'après les cahiers des charges aux voitures de toutes les classes, n'était cependant en usage, depuis 1861, que dans les voitures de première et de deuxième classes.

Bien heureusement, dans une lettre adressée le 1er février 1864 aux administrateurs de chemins de fer, M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux

(1) Arrêté ministériel du 1er mars 1861, art. 1er. — Circulaires ministérielles des 8 mars, 5 et 26 mai 1863, etc.

publics insiste sur la nécessité d'appliquer, dans le plus bref délai, aux voitures de troisième classe, cette mesure, « que recommandent également la convenance et l'hu- « manité (1). »

56. Il arrive quelquefois, — cela est fort rare, — que des voyageurs sont oubliés dans les salles d'attente au moment du départ du train.

Dans ce cas, le premier devoir de la Compagnie est de faire partir ces voyageurs par le train le plus prochain quittant la station, quelles que soient la composition de ce train et la classe de voitures qu'il contient (2).

Mais, à côté de cette obligation des Compagnies, il existe évidemment au profit des voyageurs oubliés le droit de

(1) *Moniteur universel* du 16 fév. 1864.— *Écho agricole* du 5 mars 1864.

(2) Circulaire du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, aux administrateurs des chemins de fer (6 nov. 1858) :

« Messieurs,

« L'Administration a été quelquefois saisie de plaintes déposées par des voyageurs qui ont manqué le train pour lequel ils avaient pris leurs billets, par suite de la négligence des surveillants chargés, particulièrement la nuit, d'ouvrir les salles d'attente et de faire monter le public en voiture au moment du passage des convois. Lorsque de semblables faits se produisent au détriment des voyageurs, vous reconnaîtrez sans doute avec moi qu'il importe de réparer, par tous les moyens possibles, le dommage qu'ils éprouvent, en les dirigeant vers leur destination par le train qui suit immédiatement celui qu'ils ont été dans l'impossibilité de prendre. Je vous invite en conséquence, Messieurs, à donner les ordres les plus précis aux agents de votre exploitation, afin que, dans le cas où, par le fait de l'oubli ou de la négligence d'un employé, un ou plusieurs voyageurs viennent à manquer le train pour lequel il leur a été délivré des places, ces voyageurs soient expédiés, sans avoir égard à la nature des billets dont ils sont porteurs, par le plus prochain train quittant la station, quelles que soient la composition de ce train et la classe de voitures qu'il contient. Toutefois, lorsque ce train ne contiendra que des voitures de première classe, il conviendra de placer les voyageurs porteurs de billets de deuxième et de troisième, autant que possible, dans un compartiment spécial.

« Veuillez, etc. »

réclamer des dommages-intérêts pour le préjudice que leur cause le retard provenant de la négligence des employés; c'est là un point tellement incontestable qu'il n'a pas besoin d'être démontré.

57. Nous avons vu combien est étroite l'obligation pour les Compagnies de chemins de fer de procurer au voyageur la place à laquelle lui donne droit le billet qui lui a été délivré (1).

Mais qu'arrivera-t-il si le voyageur a perdu son billet?

Dans ce cas, la Compagnie ne sera pas obligée d'en fournir un second, gratuitement, au même voyageur, car elle pourrait être victime si un voyageur, après avoir vendu son billet, prétendait l'avoir perdu. D'un autre côté, le billet fût-il réellement égaré, la Compagnie pourrait être encore victime si un tiers le trouvait et s'en servait pour voyager.

Nous devons dire, d'ailleurs, que les employés de chemins de fer, habitués par leurs fonctions à voir chaque jour un très-grand nombre d'individus, reconnaissent facilement quand un voyageur est de bonne foi, et nous les avons vus, dans de telles circonstances, dispenser le voyageur qui avait perdu son billet d'en prendre un second; les voyageurs n'ont donc pas sous ce rapport à se plaindre des agents des Compagnies.

58. Quel serait le droit du voyageur en cas de perte d'une carte d'abonnement, donnant, comme on le sait, le droit de circuler sur une ligne d'un point à un autre pendant un temps déterminé (2)?

(1) Voir nos 48 et 49.

(2) Le tribunal de commerce a jugé, le 21 avril 1854, que le voyageur n'avait pas, dans ce cas, le droit de s'en faire délivrer une seconde (*Gazette des Tribunaux* du 5 mai 1854). — Mais il avait été stipulé, entre le bénéficiaire de la carte d'abonnement et la Compagnie, que celui-ci ne

Ces cartes étant nominatives, la Compagnie pourrait toujours éviter la fraude que l'on voudrait tenter vis-à-vis d'elle; le nom du bénéficiaire de la carte perdue, une fois signalé à la Compagnie, celle-ci pourrait voir si la carte perdue est employée par un tiers; il ne saurait donc y avoir de préjudice sérieux pour la Compagnie à en fournir une seconde en duplicata.

C'est ce que font d'ailleurs aujourd'hui plusieurs Compagnies, notamment celle des chemins de fer de l'Est, pour les cartes d'abonnement sur la ligne de Vincennes. La Compagnie prend seulement, comme c'est son droit, toutes précautions pour éviter d'être victime de la fraude, soit du bénéficiaire de la carte, soit de toute autre personne; elle a soin notamment de ne délivrer une seconde carte que quinze jours après la déclaration à elle faite de la perte de la première.

SECTION II. — Obligations des voyageurs.

SOMMAIRE.

59. Défense au voyageur de s'introduire dans les voitures sans avoir pris de billet.

60. Le voyageur peut-il, en cas de contravention, être arrêté préventivement?

61. Défense au voyageur de s'introduire dans les voitures avec un billet périmé.

62. Défense au voyageur de s'introduire dans les voitures d'une classe différente de celle à laquelle son billet lui donne droit.

63. Exceptions à cette règle. — Moyen à employer pour constater la force majeure.

64. L'entrée des voitures est interdite aux individus ivres ou porteurs d'armes chargées et de paquets devant gêner les voyageurs.

65. L'entrée des voitures est interdite aux voyageurs qui ne veulent pas se séparer de leurs chiens. — Exceptions.

pourrait, s'il perdait sa carte, s'en faire délivrer une seconde sans payer le prix de l'abonnement; la question n'était donc pas entière.

59. Il est expressément défendu aux voyageurs d'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet (1).

Nous devons dire que ce cas est heureusement fort rare, les voyageurs étant obligés de présenter leurs billets de places pour entrer dans la salle d'attente et passer de là dans les voitures.

Mais chaque fois que ce fait s'est produit, la justice a dû faire l'application de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, d'après lequel : « toute contravention aux ordonnances « royales portant règlement d'administration publique sur « la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer et « aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du « ministre des travaux publics, pour l'exécution desdites « ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3,000 « francs (2). »

60. Le voyageur peut-il dans ce cas, être arrêté préventivement? Non, sans aucun doute, du moins en principe, ce fait n'étant pas puni d'un emprisonnement.

Cependant, dit une circulaire ministérielle du 3 juillet 1854 : « on demandera au voyageur de justifier de son « identité. S'il le fait, la Compagnie se trouvera en mesure, « soit de lui réclamer le prix de sa place, soit de faire di- « riger des poursuites contre lui. S'il ne peut établir son « identité, l'autorité administrative aura le droit de le détenir « administrativement pendant un certain délai aux termes « des art. 6 et 7 du titre III de la loi du 10 vendémiaire « an IV (3). »

(1) Art. 63 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846.

(2) En cas de récidive dans l'année, l'amende est portée au double, et le tribunal peut, suivant les circonstances, prononcer en outre un emprisonnement de six jours à un mois.

(3) Art. 6. — Tout individu voyageant, et trouvé hors de son canton sans passe-port, sera mis sur-le-champ en état d'arrestation, et détenu

D'un autre côté, si le fait de monter dans les voitures sans billet et sans argent était accompagné de manœuvres frauduleuses, il prendrait le caractère d'un délit et pourrait évidemment donner lieu à la mesure de l'arrestation préventive (1).

61. Il y aurait également contravention à l'art. 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 de la part du voyageur qui emploierait un billet périmé.

On sait, en effet, que chaque billet porte la mention du jour où il est distribué et du train pour lequel il doit servir; de cette manière, le voyageur est averti que son billet ne peut pas servir pour d'autres trains que celui indiqué.

Le tribunal correctionnel a donc fait, avec raison, application de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 à un voyageur qui s'était introduit dans les wagons du chemin de fer de Rouen avec un billet d'une date antérieure, c'est-à-dire avec un billet périmé (2).

62. Le voyageur ayant, comme nous l'avons vu, le droit de choisir la classe de voitures qui lui convient le mieux, il prend un billet qui porte la désignation de cette place.

Il lui est donc ensuite expressément défendu « de se pla-« cer dans les voitures d'une autre classe (3). » S'il le fait,

jusqu'à ce qu'il ait justifié être inscrit sur le tableau de la commune de son domicile.

Art. 7. — A défaut de justifier, dans deux décades, son inscription sur le tableau d'une commune, il sera réputé vagabond et sans aveu, et traduit comme tel devant les tribunaux compétents. — Voir n° 177.

(1) Dans ce cas, il y a lieu à l'application de l'art. 405 du Code pénal, prononçant une peine d'emprisonnement de un à cinq ans. (Cour de cassation, 20 février 1846 et 5 novembre 1847.)

(2) Jugement du 27 mai 1851 (8e Chambre). — *Gazette des Tribunaux* du 28 mai 1851.

(3) Art. 63 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846. — Voir nos 62 et 63.

il se trouve soumis à l'application de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, ainsi que l'a décidé avec raison le tribunal correctionnel de la Seine par jugement du 5 avril 1851 (1).

63. Cependant il arrive que quelquefois des voyageurs de troisième classe, ne pouvant trouver place dans les voitures de cette classe, sont mis, par les employés eux-mêmes, dans des voitures de seconde ou même de première classe; or, si le chef du train ne se rappelait pas exactement quels voyageurs sont dans cette situation, il pourrait constater de prétendues contraventions qui, en réalité, n'existeraient pas.

Le seul moyen d'éviter ce danger serait, suivant nous, que les employés du chemin de fer accompagnant chaque train, fussent munis d'un instrument au moyen duquel il leur serait possible de marquer le changement de classe sur le billet du voyageur.

64. Aux termes de l'article 65 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, l'entrée des voitures est interdite :

1° A toute personne qui serait en état d'ivresse ou vêtue de manière à salir ses voisins ;

A tous individus porteurs de fusils chargés ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs (2) ;

Tout individu, porteur d'un fusil doit, avant son admission sur les quais d'embarquement, justifier que son arme n'est pas chargée (3).

(1) *Gazette des Tribunaux* du 6 avril 1851.

(2) D'un autre côté, des mesures sont prises par l'Administration pour que les Compagnies ne transportent pas dans les trains de voyageurs des matières pouvant répandre une odeur infecte. (Circulaire ministérielle du 18 août 1858.)

(3) Cette disposition n'est pas applicable aux gendarmes qui, par la nature de leur service, sont souvent obligés d'avoir leurs mousquetons chargés. (Circulaire ministérielle du 15 septembre 1860.)

65. L'entrée des voitures est également interdite aux voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens.

Cependant, les Compagnies sont autorisées à placer dans des caisses de voitures spéciales les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit (1).

CHAPITRE V

ROUTE.

SOMMAIRE.

66. Division de ce chapitre.

66. Dans ce chapitre, comme dans le précédent, nous avons à rechercher quelles sont les obligations des Compagnies de chemins de fer vis-à-vis des voyageurs.

Nous avons surtout à examiner avec le plus grand soin la question des accidents qui donne lieu chaque jour à des discussions nouvelles devant la justice. Nous verrons à cet égard quelles sont les mesures prises actuellement pour éviter les accidents, quelles mesures nouvelles il y aurait à adopter et quelle est l'étendue de la responsabilité en cas d'accident.

(1) Art. 67 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846. — Le transport des chiens a fait, d'un autre côté, l'objet d'une circulaire ministérielle du 15 septembre 1854, dont nous extrayons le passage suivant : « Des plaintes « se sont élevées contre le mode actuel de transport en commun des chiens « par les trains de chemins de fer. Les dispositions généralement adop- « tées pour le transport des animaux dont il s'agit paraissent en effet « défectueuses, en ce qu'elles réunissent dans une loge commune, obscure « et mal aérée, un grand nombre de chiens, chez lesquels l'agglomération peut amener des cas d'hydrophobie, ou tout au moins des luttes et « des blessures, quelquefois suivies de mort. »

« La mesure la plus propre à faire disparaître ces graves inconvénients paraît devoir consister dans la séparation complète des chiens... »

Enfin, nous indiquerons les obligations qui incombent aux voyageurs.

De là, la division de ce chapitre en trois sections, traitant :

La première, des obligations et de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer;

La seconde, des accidents;

La troisième, des obligations des voyageurs.

SECTION I. — Obligations et responsabilité des Compagnies de chemins de fer.

SOMMAIRE.

67. État actuel des voitures destinées aux voyageurs.
68. Améliorations à y apporter.
69. Importance des mesures garantissant la commodité des voyageurs.
70. Mesures relatives à l'éclairage intérieur des voitures.
71. Améliorations à apporter à l'éclairage actuel.
72. Le voyageur a le droit de faire toute sa route dans les voitures de la classe indiquée sur son billet.
73. Lorsque, faute de place dans les troisièmes, des voyageurs ont été placés en première ou en seconde, peuvent-ils être contraints, pendant leur route, à prendre les places qui deviendraient libres dans les troisièmes?
74. La Compagnie doit faire partir exactement les voyageurs par les trains correspondants, suivant les ordres de service.
75. Obligations de la Compagnie en cas de billets délivrés pour l'étranger. — Elle est responsable de ses commissionnaires intermédiaires.
76. La Compagnie est obligée, en ce cas, de laisser aux voyageurs tout le temps nécessaire pour remplir aux villes frontières les formalités d'usage.
77. La Compagnie est-elle responsable, si le voyageur qui descend momentanément à une station, ne peut remonter dans le train?
78. Moyen à emp'oyer pour permettre au voyageur, qui descend à un lieu de stationnement, de retrouver sans difficulté la voiture dans laquelle il était.
79. Le chef de train qui, sans de justes motifs, fait descendre un voyageur de wagon et l'abandonne sur la voie, doit à ce voyageur la réparation du préjudice qu'il lui a causé.
80. Qu'arrive-t-il lorsque le voyageur se trompe de train à une gare de bifurcation?

67. La première obligation des Compagnies de chemins de fer à l'égard des voyageurs est de leur fournir des voitures d'une construction solide, commodes et pourvues de ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs (1).

Malgré la surveillance exercée à cet égard par l'autorité administrative, le matériel roulant destiné au transport des voyageurs serait susceptible de nombreuses améliorations.

En effet, les Compagnies, exerçant aujourd'hui un véritable monopole et n'ayant pas à craindre la concurrence, font le plus d'économie possible sur l'établissement du matériel roulant; ainsi les voitures de 3e classe étaient autrefois découvertes, et il a fallu une décision du gouvernement pour faire cesser cet état de choses (2).

Ce qui prouve la vérité de ce que nous avançons, c'est que le meilleur matériel roulant destiné aux voyageurs est incontestablement celui de la ligne de Lyon; or, ce chemin de fer est le seul établi par l'État.

Nous n'entendons pas dire que les voitures soient en général mauvaises et d'une construction incommode pour les voyageurs; nous reconnaissons au contraire volontiers que les voitures de 1re classe sont confortables et permettent au voyageur de supporter facilement de longs voyages.

Mais nous voudrions voir les Compagnies de chemins de

(1) Ordonnance du 15 novembre 1846, art. 12 : « Les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide; elles « devront être commodes, et pourvues de ce qui est nécessaire à la sûreté « des voyageurs. — Les dimensions de la place affectée à chaque voyageur devront être d'au moins : 0m,45 en largeur, 0m,65 en profondeur, « 1m,45 en hauteur... — Art. 13. Aucune voiture pour les voyageurs ne « sera mise en service sans une autorisation du préfet, donnée sur le rapport d'une commission, constatant que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent. — Art. 14. Toute voiture de voyageurs « portera dans l'intérieur l'indication apparente du nombre des places. »

(2) Arrêté du gouvernement provisoire du 20 mars 1848.

fer augmenter le confortable, si utile pour celui qui doit faire une longue route, et, construire un certain nombre de voitures à salons comme il en existe sur les chemins de fer allemands. Pourquoi n'y aurait-il pas des voitures composées d'un salon et d'une antichambre, lesquelles seraient louées d'après un tarif spécial? Une famille de cinq à six personnes pourrait ainsi entreprendre sans fatigue les plus longs voyages et emmener des domestiques pour la servir pendant la route.

La Compagnie d'Orléans, entrant sous ce rapport dans la voie du progrès, a établi des voitures contenant des lits, chose éminemment précieuse pour le transport des personnes malades (1). Mais nous ne sommes point encore arrivés en France au même degré de confortable qu'en Amérique où, s'il faut en croire le *Courrier des Etats-Unis*, « la « Compagnie du Great Western Railroad fait circuler sur « la ligne des wagons-dortoirs qui contiennent, rangés « sur trois rangs, trente-six lits composés chacun d'un som-

(1) La Compagnie de l'Est a fait également des efforts pour augmenter le confortable de son matériel, s'il faut en croire l'article suivant publié par l'*Opinion Nationale* du 12 mai 1863 : « La ligne de l'Est fait en ce moment l'essai de nouveaux wagons qui paraissent réunir la plupart des perfectionnements demandés. Ces wagons sont élégants et commodes à la fois. Tout en offrant une sécurité parfaite, un couloir intérieur communique d'un compartiment à l'autre, rend possible la surveillance des agents pendant la marche du train, et permet aux voyageurs de circuler librement dans le sens de la longueur du wagon. Un cabinet privé, placé à l'une des extrémités, en face de l'escalier; une plate-forme ou balcon à l'opposite, pour les fumeurs, des grillages en bois que l'on ouvre et ferme à l'aide d'un simple bouton, afin de donner de l'air à volonté, réalisent tout ce qu'on peut désirer de confortable pendant les voyages.

« La partie inférieure de la voiture est renflée légèrement à droite et à gauche, ce qui permet de donner au passage une largeur suffisante, sans empiéter sur la place réservée aux voyageurs. Si on réfléchit à la gêne que l'on subit dans un parcours, même d'une médiocre étendue, et malgré les temps d'arrêt souvent trop courts, on comprendra l'immense avantage que les voyageurs trouveront dans ce mode de locomotion. On ne sera plus désormais soumis à l'attente d'une station, laquelle devient quelquefois si longue, qu'elle se transforme en une véritable souffrance.

« mier à ressorts, d'un matelas en crin et d'une couverture « bien chaude; chaque lit est de plus entouré d'un rideau « en soie de manière à former alcôve. »

68. L'amélioration la plus importante, selon nous, serait d'avoir des voitures garnies de siéges de chaque côté avec passage au milieu (1). Ce système aurait plusieurs avantages considérables. Il permettrait la circulation des voyageurs pendant la route et rendrait ainsi plus agréables les voyages qui, lorsqu'ils se prolongent, deviennent es-

Ceux qui voudront se délasser en prenant l'air et en marchant de temps à autre, en auront la facilité, sans redouter le moindre accident pendant le trajet sur la ligne ferrée. »

(1) Voici quel est, à cet égard, le système suivi en Amérique d'après une lettre particulière adressée au journal *Le Monde*, et reproduite par la *Patrie* du 7 janvier 1861 :

« Les trains sont composés de wagons dont la longueur est d'environ 50 pieds sur 9 de largeur. Dans toute la longueur du wagon, il règne un passage de 2 pieds qui coupe perpendiculairement tous les bancs; cette allée se continue par des plates-formes d'un wagon à l'autre, jusqu'aux extrémités du train, et les voyageurs peuvent s'y promener comme il leur plaît. On n'entre dans les wagons que par l'avant ou l'arrière; il n'y a que des fenêtres sur les côtés. Les bancs, de deux places chacun, sont disposés de telle sorte, avec leur dossier mobile et leurs coussins, qu'on n'y va jamais à reculons. Quelques-uns de ces wagons se transforment la nuit en véritables dortoirs, où l'on se couche tout à l'aise. En été, la ventilation s'y fait par le haut et par le bas avec un soin inconnu en France; en hiver, un ou deux calorifères chauffent ces salons, hermétiquement fermés. Sur certaines lignes, un wagon buffet est attaché au convoi et permet aux voyageurs de boire et de manger quand ils en éprouvent le besoin, comme sur les bateaux à vapeur, sans qu'ils soient obligés de descendre aux stations, s'ils n'en ont pas le désir.— On peut ne payer sa place que dans le wagon, entre les mains de commis qui circulent de banc en banc. De plus, on vous demande dans quelle ville et à quel hôtel vous désirez descendre; on vous donne un billet ou un jeton pour votre bagage, qui reçoit la même marque; et quand vous arrivez à la station où vous débarquez, vous n'êtes point obligé d'attendre une demi-heure ou une heure dans une salle froide et tumultueuse, mais vous allez tout droit à votre hôtel, sans vous occuper de rien, et vous y trouvez tous vos paquets rendus aussitôt que vous. Il me semble que la jeune Amérique entend aussi bien l'art de voyager ou de faire voyager avec agrément que la vieille Europe, qu'elle regarde néanmoins comme sa mère à plusieurs points de vue. »

sentiellement monotones, surtout en chemins de fer. Il présenterait cet immense avantage de rendre impossibles, pour ainsi dire, des crimes abominables comme ceux commis en septembre et décembre 1860. On se rappelle en effet, qu'à deux reprises différentes, deux assassinats ont été commis sur la ligne de l'Est; la première fois sur un médecin russe, la seconde fois sur M. Poinsot, président de la chambre à la Cour impériale de Paris. Ces deux crimes successifs ont appelé l'attention de l'Administration supérieure sur le danger que présente à ce point de vue le matériel roulant tel qu'il est aujourd'hui établi en France.

M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, justement ému d'un tel état de choses, a recommandé à l'étude des ingénieurs en chef, chargés du contrôle des chemins de fer, plusieurs mesures nouvelles destinées à éviter d'aussi cruels attentats (1). Malheureusement, ces excellentes intentions de M. le ministre paraissent être restées jusqu'à ce jour sans résultats certains.

La commission d'enquête de 1863 a proposé de son côté : qu'il soit établi, dans les cloisons des compartiments de 1re et de 2e classe, une ou deux ouvertures fermées par une glace transparente, ayant au moins 0m,10 de haut sur 0m,25 de large. Elles seraient placées au-dessous des filets à menus bagages et munies d'une pièce d'étoffe mobile.

La commission désirerait également qu'il fût organisé, sur toutes les voitures composant les trains de voyageurs, un système de marchepieds et de mains courantes horizontales, qui permissent, soit aux agents mêmes du train, soit à des contrôleurs spéciaux, de parcourir toute la longueur du convoi en suivant les accotements du chemin.

Quant à nous, nous sommes d'avis que le moyen le plus

(1) Circulaire en date du 12 décembre 1860.

sûr d'arriver au but que l'on se propose, serait l'établissement d'un passage au milieu des voitures, de telle sorte qu'il pût y avoir une communication instantanée entre les différentes parties d'un même train. Ajoutons que ce système aurait encore cet avantage considérable, au point de vue de la sécurité des voyageurs, de permettre une communication facile entre les voyageurs et les agents du train.

Nous savons bien que la commission d'enquête de 1863 n'a pas cru devoir proposer cette mesure, mais nous n'en persistons pas moins énergiquement dans une opinion que nous croyons bien fondée.

69. On ne saurait trop insister, suivant nous, sur la nécessité d'apporter des améliorations constantes pour la commodité des voyageurs; car, entre la commodité et la sûreté des voyageurs, il n'y a pas de distinction sérieuse; sans la première, la seconde est compromise, c'est ce qu'a déclaré avec beaucoup de raison, suivant nous, la Cour suprême, par un arrêt rendu le 6 janvier 1848, dans les circonstances suivantes :

La compagnie d'Orléans à Tours, aujourd'hui fusionnée avec la compagnie d'Orléans, avait mis en circulation des voitures dont l'administration n'approuvait pas la construction. Une commission, nommée par le ministère, avait signalé dans un rapport et les inconvénients que présentaient ces voitures et les modifications que devait effectuer la Compagnie. Mais celle-ci, quoique mise en demeure à plusieurs reprises, avait refusé de s'exécuter.

A la suite de ces faits, la Compagnie fut poursuivie en police correctionnelle comme ayant mis en circulation des voitures destinées aux voyageurs, ne remplissant pas les conditions réglées par le gouvernement, et ayant ainsi commis l'infraction prévue et punie par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845.

La Compagnie se défendait en soutenant que cet article avait pour but de protéger la sûreté, mais non la commodité des voyageurs; qu'il pouvait bien y avoir, dans sa résistance aux injonctions de l'autorité, une contravention aux dispositions de son cahier des charges, mais non la contravention prévue par l'art. 21 de la loi de 1845; que, par conséquent, l'affaire pouvait ressortir du conseil de préfecture, et non du tribunal correctionnel.

Ce système prévalut et devant le tribunal correctionnel et devant la Cour d'Orléans (1).

Mais, sur le pourvoi formé contre cet arrêt par le ministère public, la décision de la Cour d'Orléans fut cassée par la Cour suprême sur les conclusions fortement motivées de M. Nicias-Gaillard, alors avocat général.

Après avoir démontré que le législateur avait à dessein employé, dans l'art. 21 de la loi de 1845, les mots essentiellement généraux de *police*, *sûreté*, *exploitation*, et que ces expressions comprenaient incontestablement la commodité des voyageurs, le savant magistrat s'est efforcé d'établir que la distinction prétendue entre la commodité et la sûreté des voyageurs n'était qu'apparente. « Quand l'Ad-« ministration, a-t-il dit, exige que les voitures soient « commodes, ce n'est pas par délicatesse, c'est par pru-« dence. Ne faut-il pas, par exemple, que la place affectée « à chaque voyageur ait assez de longueur et de largeur, « et ainsi, à ne voir que cela, soit assez commode pour « qu'en cas d'accident, ces voyageurs soient moins exposés « à se briser les uns contre les autres, ou contre les bancs « qui leur font face? On se récrie sur ce que l'Administra-« tion exige la substitution du crin au foin dans les cous-« sins; mais est-il indifférent que les bancs soient garnis « de substances suffisamment élastiques pour amortir ou

(1) Jugement du 9 juin 1847. — Arrêt du 7 juillet 1847. (Devil. et Car., 1847, 2, 153.)

« diminuer l'effet des secousses ou des chocs, effets trop « souvent mortels ! Ce n'est pas là du luxe ; le commode « ici, ce n'est pas le surplus, c'est l'utile. « Et il ajoutait avec raison : « Quand on voyage sur les chemins de fer, le tout « n'est pas de s'en tirer la vie sauve ; il est bien sans doute « de n'y être ni brisé ni écrasé, mais il est permis de de- « mander davantage. On ne meurt pas toujours de la même « façon ; les maladies aussi tuent à leur manière qui n'est « pas la moins sûre. »

On se demande comment douze ans après ces paroles si vraies, si nobles et parties de si haut, nous voyons encore les voitures de troisièmes classes dénuées de toute espèce de coussins. La vie des voyageurs des troisièmes n'est-elle pas aussi précieuse que celle des voyageurs des premières !

Nous nous demandons aussi comment les voitures de troisième et de deuxième classe sont encore aujourd'hui privées des stores garantissant les voyageurs contre l'ardeur du soleil pendant les journées les plus chaudes (1). Nous nous demandons, enfin, comment depuis vingt ans que les chemins de fer existent, on n'a pu encore arriver à empêcher les viols et les assassinats qui se commettent dans l'intérieur d'un compartiment, et cela sans que les voisins de route, sans que les employés du chemin de fer en aient la moindre connaissance !

Espérons que des améliorations importantes seront prochainement apportées au système encore défectueux du matériel roulant. Espérons que dans un avenir rapproché on ne sera plus obligé de reconnaître, comme le faisait M. Nicias-Gaillard en 1848, la supériorité du pouvoir des Compagnies sur le pouvoir de l'Administration elle-même.

(1) Nous devons dire que la Commission d'enquête de 1863 a proposé, dans son rapport, l'établissement de rideaux ou de persiennes dans les voitures de deuxième et troisième classes, ainsi que l'application du chauffage aux voitures de ces deux dernières classes.

Il n'est encore que trop vrai aujourd'hui le regret que ce magistrat exprimait en ces termes si bien sentis : « Certes, « puisque c'est la triste condition de l'humanité de mar- « cher toujours entre deux dangers contraires, il y a bien « plus à redouter ici la facilité ou la complaisance, qu'une « hostilité inintelligente ou une envieuse rivalité. Ce qu'il « y a à craindre, ce n'est pas que le pouvoir soit toujours « trop fort contre les Compagnies, c'est bien plutôt que les « Compagnies ne soient trop fortes contre le pouvoir. »

En attendant, il faut soigneusement défendre le pouvoir déjà trop faible de l'Administration et lui permettre de protéger, comme c'est son droit, au moyen de l'art. 21 de la loi de 1845, la commodité des voyageurs si intimement liée à leur sûreté.

Nous approuvons donc complétement, pour notre part, et en droit et en fait, le système établi par l'arrêt fortement motivé de la Cour suprême en date du 6 janvier 1848 (1).

(1) Voici le texte de cet arrêt : « La Cour, vu.....

« Attendu, en droit, que la loi du 11 juin 1842, qui avait pour objet la création de grandes lignes de chemins de fer, a attribué au gouvernement le droit de déterminer par des règlements d'administration publique les mesures nécessaires pour maintenir la police, la sûreté, l'usage et la conservation de ces chemins; que l'insertion d'une semblable clause dans le cahier des charges de tous les lieux d'exploitation des chemins de fer démontre que, nonobstant les stipulations qui pouvaient y être contenues, le législateur avait entendu se réserver le droit d'exiger toutes les modifications que l'expérience, après la mise en service de ces voies de communications nouvelles, indiquerait comme nécessaires, dans l'intérêt de la sûreté, de la police, de l'usage et de la conservation de ces chemins; — Attendu que l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, qualifie d'infractions punissables des peines portées audit article, toutes contraventions aux ordonnances portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation de ces chemins, et aux arrêtés pris par les Préfets sous l'approbation du Ministre des travaux publics pour l'exécution desdites ordonnances; — Attendu que, dans cette dernière loi, le législateur ayant employé le mot d'*exploitation* comme identique avec ceux d'*usage* et de *conservation* des chemins de fer de la précédente loi du 11 juin 1842, la généralité de cette expression ne permet pas de douter que la délégation faite au gouverne-

70. Les voitures destinées aux voyageurs doivent être éclairées intérieurement pendant la nuit.

ment ne comprenne le droit, et même le devoir, de réglementer tout ce qui intéresse l'établissement des divers modes de transport, la forme, les dimensions, la construction des diverses espèces de voitures, enfin, toutes les mesures qui peuvent assurer la complète exécution des lois de concession, quant aux garanties données aux diverses classes de voyageurs. — Attendu qu'une Ordonnance rendue le 15 Novembre 1846 dans la forme des règlements d'administration publique, a déterminé les mesures et modifications qui étaient utiles dans le sens de la réserve contenue dans l'art. 9 de la loi du 11 juin 1842; — Attendu que l'art. 12 de cette Ordonnance veut que les voitures destinées au transport des voyageurs soient d'une construction solide, qu'elles soient commodes et pourvues de tout ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs; que, suivant l'art. 13 de cette Ordonnance, aucune des voitures destinées aux voyageurs ne peut être mise en service sans une autorisation du préfet, donnée sur le rapport d'une commission, constatant que cette voiture satisfait aux conditions de l'article qui précède, et qu'il résulte des termes du même article que l'autorisation exigée concerne les voitures à établir comme celles actuellement employées; qu'enfin l'art. 79 qui termine cette Ordonnance, rappelle en termes exprès que les contraventions aux prescriptions qu'elle renferme seront réprimées et poursuivies conformément au Titre III de la loi du 15 juillet 1845, et donne lieu dès lors à l'application de l'art. 21 de cette loi. » — Suit l'énoncé des faits qui ont donné lieu aux poursuites, puis l'arrêt se termine ainsi : « Attendu que la mise en circulation desdites voitures sur le chemin de fer dont il s'agit, nonobstant le défaut d'exécution de l'arrêté du 18 décembre 1846, dans le délai qui y était imparti, rentrait évidemment dans l'application des dispositions pénales de l'art. 21 précité de la loi du 15 juillet 1845; — Attendu néanmoins que la Cour d'Orléans, par le chef attaqué de son arrêt, a déclaré son incompétence pour statuer sur la demande, sous prétexte que les modifications dont les voitures auraient paru susceptibles n'auraient, sous aucun rapport, intéressé la police, la sûreté ou l'exploitation du chemin de fer, mais auraient uniquement concerné la commodité des voyageurs, et parce que, si, sous ce rapport, il pouvait y avoir contravention au cahier des charges, il n'appartiendrait qu'au Conseil de préfecture de connaître de cette infraction à un contrat administratif dont l'Ordonnance n'aurait pu changer le caractère; en quoi ledit arrêt, au chef dont il s'agit, en confirmant le jugement rendu par le tribunal de police correctionnelle d'Orléans du 9 juin dernier, a méconnu sa propre compétence et manifestement violé les dispositions de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, des art. 12 et 13 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846, ainsi que celles des autres lois ci-dessus visées; — Casse au chef attaqué qui a refusé de statuer sur les modifications prescrites pour les voitures

Elles doivent l'être, en outre, pendant le jour, aux passages des souterrains qui sont désignés par le Ministre (1).

71. Nous croyons que les prescriptions imposées par le Ministre ne sont pas suffisantes en ce qui concerne les petites lignes dites de promenade.

En effet, sur ces chemins de fer, l'obscurité profonde qui règne sous les souterrains peut créer pour les dames des dangers ou tout au moins des désagréments de toutes sortes; aussi pensons-nous que l'Administration supérieure devrait exiger l'éclairage intérieur des voitures lorsqu'il existe des souterrains. Ce système devrait surtout être appliqué, suivant nous, aux voitures de première et de seconde où les différents compartiments sont complétement séparés les uns des autres.

72. Nous avons vu (2) que le voyageur a le droit d'exiger une place dans les voitures de la classe indiquée par son billet.

Mais il ne suffirait pas que cette obligation fût remplie au départ par la Compagnie, il faut encore que le voyageur reste placé pendant toute la route dans une voiture de la classe à laquelle il a droit.

Aussi, la Cour de Cassation a-t-elle déclaré qu'il y avait contravention à l'art. 17 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846 de la part d'une Administration de chemin de fer qui, après avoir délivré à un voyageur un billet de 1re classe pour une station déterminée, placerait ce voyageur, *à*

de première, deuxième et troisième classes, l'arrêt rendu par la Cour d'Orléans» (Chambre des appels de police correctionnelle), le 7 juillet 1847. (Devil. et Car., 1848, 1, 249.)

(1) Art. 24 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846. – Les commissaires de surveillance sont chargés de veiller à l'éclairage des voitures. (Circulaire ministérielle du 21 octobre 1848.)

(2) N° 49.

partir d'un point de jonction avec une autre ligne, dans des wagons de 2e classe faisant partie d'un convoi venu par cette ligne, à défaut d'un nombre de places suffisant dans les voitures de 1re classe de ce convoi (1).

Il est en outre certain que dans ce cas le voyageur aurait le droit de former une action en dommages-intérêts contre la Compagnie.

73. Mais qu'arivera-t-il si, à une station du parcours, faute de places dans les voitures de 3e classe, des voyageurs des voitures de cette classe montent dans les premières ou les secondes, et si, plus tard, des places deviennent libres dans les troisièmes?

La Compagnie pourra-t-elle soutenir : que les voyageurs des voitures de 3e classe, ainsi montés dans les premières, devront prendre les places de 3e devenues libres; que, s'il en était autrement, les voyageurs munis de billets de premières, ne pourraient plus obtenir des places de la classe à laquelle ils sont le droit?

Nous ne le pensons pas. Du moment où c'est par le fait de la Compagnie que le voyageur des voitures de 3e classe a été placé dans les premières ou dans les secondes, il ne peut être contraint à changer de voiture pendant la route.

74. Aujourd'hui que de nombreux embranchements existent sur les lignes de fer, il y a souvent lieu pour les voyageurs à changer de voiture et à prendre un train correspondant avec celui qui les amène à telle ou telle gare.

Les Compagnies sont donc dans l'obligation de régler la marche des trains de telle sorte, que le voyageur puisse toujours monter dans le train correspondant que son billet lui donne le droit de prendre.

(1) Arrêt du 22 avril 1854. (Devil. et Car., 1854, 1, 504.)

Si, par suite de retards dans la marche des convois, les voyageurs n'arrivent à une station qu'après le départ du train correspondant, ils doivent être admis à prendre place, sans supplément de prix, dans le premier train qui suit celui qui devait les recevoir, ce train, ne fût-il composé que de voitures de 1re classe, et les voyageurs ne fussent-ils nantis que de billets de troisième. Telle est l'obligation imposée aux Compagnies de chemins de fer par l'Administration supérieure (1).

Mais là ne s'arrête pas le droit du voyageur qui, suivant nous, aurait encore incontestablement celui de réclamer des dommages-intérêts à la Compagnie pour le retard arrivé par son fait. En effet, peu importe, au voyageur pressé, d'obtenir une place dans une voiture d'une classe supérieure à celle choisie par lui ; ce qui lui importe, avant tout, c'est d'arriver à l'heure fixée par l'ordre de service, le retard dans l'arrivée pouvant lui causer un préjudice considérable et lui faire manquer une affaire.

75. Les Compagnies des chemins de fer français s'entendent, soit avec les chemins de fer étrangers, soit avec les autres entreprises de transport, pour assurer au voyageur le transport de Paris aux villes des États étrangers. Ainsi la Compagnie du Nord délivre des billets directs qui assurent au voyageur son transport de Paris à Londres.

Dans ce cas, la Compagnie du chemin de fer français est responsable vis-à-vis du voyageur de ce qui peut lui arriver pendant la route jusqu'à son arrivée à destination, alors même que le fait serait imputable à une Compagnie étrangère.

C'est ce qui a été décidé par un jugement du tribunal civil de la Seine en date du 14 décembre 1858 (2).

(1) *Recueil des lois, décrets, etc., concernant les Chemins de fer*, par M. Lamé-Fleury, p. 25, note 0.

(2) Voir nº 237, le texte de ce jugement. — Arrêt confirmatif de la Cour

Cela est juste, car, dans ce cas, le contrat de transport engage réciproquement les parties pour tout le temps du trajet, jusqu'à la destination ; du moment où une Compagnie française délivre des billets directs pour le transport depuis Paris jusqu'à Londres, elle devient nécessairement responsable des entreprises de transport qui reçoivent les voyageurs à l'extrémité de sa ligne ; celles-ci ne sont plus que des commissionnaires intermédiaires qui ne contractent aucune obligation directe vis-à-vis du voyageur, et sont responsables seulement vis-à vis de la Compagnie du chemin de fer français pour le compte de laquelle elles agissent.

76. Une Compagnie de chemin de fer, qui se charge de transporter les voyageurs d'un État dans un autre, est obligée de laisser aux voyageurs le temps nécessaire pour remplir aux villes frontières les formalités d'usage et notamment pour faire viser leurs passe-ports.

Ce principe, consacré à l'égard des messageries par un arrêt de la Cour de Colmar en date du 19 mars 1827 (1), est évidemment applicable aujourd'hui aux chemins de fer ; car il faut que les voyageurs, porteurs de billets directs pour un État voisin, puissent continuer leur voyage dans le convoi indiqué par les billets à eux délivrés. « C'est là, « comme le disait la Cour à l'égard des messageries, une « condition tacite mais forcée du contrat qui intervient « entre le transporteur et le voyageur. »

Si donc la Compagnie du chemin de fer ne laissait pas

impériale de Paris, en date du 22 août 1859. (DEVIL. et CAR., 1860, 2, 43.)

(1) Devil. et Car., Coll. nouv., t. LXXXII, p. 347. MM. Pouget, *Des droits et obligations des divers commissionnaires*, t. IV, p. 507, note 3, et Paignon, *Traité juridique des Chemins de fer*, citent un arrêt de la Cour de Colmar du 19 mars 1849, qui aurait appliqué aux chemins de fer le principe consacré à l'égard des messageries. Il nous a été impossible de trouver cet arrêt dans les recueils, et nous pensons qu'il y a eu de la part de ces auteurs confusion avec l'arrêt du 19 mars 1827.

aux voyageurs le temps nécessaire, ceux-ci auraient le droit de se faire transporter à ses frais et d'obtenir en outre, s'il y avait lieu, des dommages-intérêts pour le préjudice résultant du retard.

27. La Compagnie est-elle responsable si un voyageur, qui descend momentanément à une station, ne peut remonter à temps dans le train?

Elle le sera évidemment; si le train est reparti avant l'heure réglementaire; ou si le train n'a pas stationné le temps indiqué.

Mais, dans tous les autres cas, il n'y aurait pas faute de la part de la Compagnie, et sa responsabilité ne saurait être engagée.

Disons d'ailleurs que les Compagnies ont pour habitude, de faire partir le voyageur sans supplément de prix par le train le plus prochain.

28. Il est souvent très-difficile aux voyageurs, qui descendent pendant quelques instants à un lieu de stationnement, de retrouver la voiture et le compartiment dans lesquels ils se trouvaient. Aujourd'hui, les compartiments ne portant pas de numéros à l'intérieur, la voiture ne portant d'un autre côté qu'un numéro placé à l'extrémité, il arrive souvent que le voyageur, pressé de remonter en voiture, ne peut retrouver la place où il était, et se trouve obligé d'en prendre une autre.

Il nous semble que, pour remédier à cet inconvénient, il suffirait que sur chaque portière se trouvassent le numéro de la voiture et une lettre indiquant le numéro du compartiment.

29. Les Compagnies de chemins de fer ont incontestablement le droit de faire respecter les règlements par les voyageurs.

Mais les employés de la Compagnie ne peuvent, sous ce prétexte, empêcher, sans motifs légitimes, un voyageur de continuer sa route.

Ainsi la justice a décidé, avec raison, que le chef de train qui, sans justes motifs, fait descendre un voyageur de wagon et l'abandonne sur la voie, doit à ce voyageur la réparation du dommage qu'il lui a causé. Cette décision, que les voyageurs ont le plus grand intérêt à connaître, a été rendue dans les circonstances suivantes :

Le 18 mai 1859, un sieur Jacquet, limonadier à Dôle, s'était rendu à Besançon pour les besoins de son commerce. Il avait hâte de rentrer dans son établissement où il avait organisé, pour le soir même, un concert qui devait être pour lui la source de bénéfices importants. Il quitta Besançon à 7 heures 35 minutes e montant dans le train numéro 68. Dans la première partie du trajet le sieur Jacquet parut un peu trop gai ; quoi qu'il en soit, le chef du train, usant avec plus ou moins d'à-propos de son autorité, crut devoir, arrivé à la station de Dannemarie, le faire descendre du wagon. Le chef de gare donna le coup de clochette, signal du départ, et le sieur Jacquet, malgré ses protestations, fut abandonné sur la voie tandis que le train reprenait sa course.

Le voyageur, n'ayant pu repartir de Besançon que le lendemain matin, assigna devant le tribunal civil le chef de train, le chef de gare et la Compagnie du chemin de fer en payement de 500 fr. à titre de dommages-intérêts.

La Compagnie répondit que le chef de gare n'avait fait qu'exécuter les règlements ; que le chef de train avait également usé de son droit de surveillance sur la conduite des voyageurs, et que par conséquent la demande devait être rejetée.

Mais le tribunal jugea que, si le chef de gare s'était conformé aux règlements, le chef de train avait abusé de son droit en abandonnant sur la voie un voyageur qui n'était

pas ivre; il condamna en conséquence le chef de train et la Compagnie comme civilement responsable à 150 fr. de dommages-intérêts (1).

80. Il arrive souvent que les voyageurs sont obligés de changer de train, ce qui présente, il faut le reconnaître, les plus grandes difficultés pour les personnes qui n'ont pas l'habitude de circuler sur les chemins de fer. On comprend qu'au milieu des trains qui viennent de tous les points se réunir dans la même gare, le voyageur peut aisément se tromper ; il le peut d'autant plus facilement que, les voies ferrées suivant fréquemment des courbes, il est quelquefois impossible de se rendre compte, surtout pendant la nuit, de la direction des différents trains.

Nous croyons avec M. Delattre (2) que, pour parer autant

(1) Jugement. — Le tribunal : Attendu qu'il résulte de l'ensemble des dépositions des témoins entendus que Jacquet, retournant à Dôle, a pris à Besançon, le 18 mai dernier, le train de 7 heures 35 minutes du soir; qu'arrivé à la station de Dannemarie, on l'a fait descendre du wagon où il se trouvait sans le laisser remonter pour continuer sa route; Qu'en admettant qu'à Franois, les employés de la Compagnie du chemin de fer aient pu avoir le droit de prendre, vis-à-vis de lui, les mesures autorisées par les règlements, il ne paraît pas résulter de l'enquête, qu'à Dannemarie, il y ait eu des motifs suffisants pour le faire descendre du wagon où il était et de le laisser sur la voie ; — Que ce fait a évidemment causé un préjudice à Jacquet, qui était venu à Besançon le jour indiqué chercher un garçon pour servir le soir même dans son établissement, où il devait donner un concert ; que ce préjudice peut être apprécié par le tribunal, d'après les documents du procès, à la somme de 150 francs; — Attendu que le chef de train Blanchet, qui a fait descendre Jacquet à Donnemarie, est seul responsable des dommages-intérêts réclamés ; — Que Varlet, chef de gare de cette localité, a donné le signal du départ alors que Jacquet était encore sur la voie, ignorant ce qui s'était passé précédemment, il n'a fait qu'agiter la sonnette après le temps d'arrêt prescrit et ne peut être répréhensible; — Attendu que la Compagnie du chemin de fer est responsable du fait de son employé. — Par ces motifs : Le tribunal, jugeant en matière sommaire et en dernier ressort, condamne Blanchet, chef de train, à 150 francs de dommages-intérêts envers Jacquet et à tous les dépens. — Déclare la Compagnie du chemin de Paris à Lyon responsable desdites condamnations.

(2) *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemin de fer*, p. 130.

que possible à ces inconvénients, il serait avantageux d'imiter le système des omnibus de Paris. Des écriteaux très-lisibles, indiquant la direction du train et l'heure du départ (1), devraient être placés soit sur le train, soit à l'endroit de la gare où il stationne de manière à être vus de tous.

Mais, dans l'état actuel de choses lui-même, le voyageur qui se tromperait de train ne pourrait pas, suivant nous, intenter une action contre la Compagnie, si les employés n'étaient pas en faute. Il ne serait en droit de le faire que dans le cas où il prouverait que les employés n'auraient pas suffisamment indiqué aux voyageurs la direction du train avant son départ.

D'ailleurs, il faut le reconnaître, l'habitude des Compagnies est de conduire à sa destination, sans supplément de prix, le voyageur qui s'est trompé de train alors même que celui-ci s'est égaré par sa faute personnelle.

SECTION II. — Accidents arrivés aux voyageurs.

SOMMAIRE.

81. Réflexions sur les accidents de chemins de fer.
82. Progrès dans la sécurité de la circulation des voyageurs.
83. Statistique des accidents.— Comparaison avec les accidents arrivés sur la voie de terre.
84. Comparaison du nombre des accidents en France et dans les pays étrangers.
85. Utilité que présenterait la publication de la statistique mensuelle des accidents.

81. Le seul mot d'accident rappelle de lugubres souvenirs et fait naître de terribles appréhensions ! Hélas, peut-on se reporter sans tristesse aux catastrophes de Versailles,

(1) Il existe déjà sur quelques lignes des écriteaux indiquant la direction du convoi, l'heure de l'arrivée et celle du départ.

de Fampoux et de Morel ! Que de tombes ouvertes avant l'heure, de carrières brisées, de familles éplorées, de personnes frappées dans leurs affections les plus chères ! Que de victimes : depuis le modeste ouvrier blessé dans l'accomplissement de ses fonctions, jusqu'à l'illustre savant qui, après avoir impunément fait le tour du monde, est mortellement frappé en allant de Paris à Versailles (1) !

Et dans l'avenir, quels dangers et quelles craintes ! Nos pères faisaient leur testament au moment d'entreprendre le plus petit voyage; quant à nous, plus courageux ou plus téméraires, nous montons en chemin de fer sans avoir pris nos précautions contre la mort qui nous menace à chaque instant. Avec cette insouciance qui caractérise notre siècle, nous prenons la voie de fer sans songer qu'un seul moment d'inattention, de la part d'un seul des employés du chemin de fer, suffirait pour nous perdre. Un chef de gare qui donnera trop tôt le signal du départ; un mécanicien qui imprimera à sa machine un mauvais mouvement; un cantonnier qui laissera sur la voie un obstacle quelconque; un aiguilleur qui donnera au train une fausse direction; peut-être même un concours de circonstances fortuites, que nulle prudence humaine ne pourrait conjurer, amèneront un de ces terribles événements qui nous font pleurer tant de victimes.

Assurément, celui qui raisonne et qui examine toutes ces choses au point de vue philosophique, trouvera notre insouciance légitime. Avons-nous besoin des dangers de la voie ferrée pour nous voir exposés à la mort ! N'est-ce pas une des lois de notre existence de nous attendre constamment à la voir brisée, et ne devons-nous pas envisager l'abandon de la vie comme un passage dans un monde meilleur ! Tout cela est vrai philosophiquement parlant,

(1) Dumont d'Urville.

mais enseignez donc ces maximes à l'époux à jamais séparé de celle qu'il aimait, à la mère privée de ses enfants, à tous ceux dont une perte cruelle va briser le cœur. Celui qui se doit à sa famille a bien le droit de tenir à la vie, et d'ailleurs, pour ceux qui ont l'honneur d'être à la tête des puissantes compagnies de chemins de fer, la vie de tous les voyageurs est également précieuse. La haute mission des administrateurs est d'accorder au public l'avantage des voies ferrées tout en lui garantissant sa sécurité.

Nous verrons bientôt quelles sont les mesures déjà prises par l'Administration supérieure pour éviter le retour de cruelles catastrophes ; nous examinerons ensuite quelles réformes restent à opérer dans cette partie du service; mais, hélas! toute œuvre de l'homme est imparfaite, et, malgré notre vain orgueil, nous ne pouvons accomplir un progrès sans rencontrer des obstacles insurmontables pour notre intelligence essentiellement bornée; il nous faut donc encourager le progrès, sans être injuste envers ceux qui nous le procurent, l'accepter avec ses imperfections, et travailler constamment à les atténuer en y consacrant tous nos efforts.

82. Du reste, nous devons le dire, les hommes les plus éminents se sont appliqués depuis plus de quinze ans à perfectionner cette admirable invention de la vapeur, et, grâce à leur dévouement, les bienfaits de l'établissement des chemins de fer s'étendent chaque jour davantage, tandis que les accidents deviennent et moins fréquents et moins graves.

83. Il faut même constater avec bonheur que le nombre des personnes tuées ou blessées sur les chemins de fer n'est pas plus grand que celui des victimes des transports par terre, eu égard, bien entendu, à l'augmentation considérable du nombre des voyageurs.

Ainsi, des documents officiellement publiés il résulte :

1° Que sur 158,399,924 voyageurs transportés par les chemins de fer français, de 1833 à 1854, il y a eu :

1,869 accidents dans lesquels 1,112 personnes ont été blessées et 642 ont été tuées, ce qui fait une moyenne de :

1 voyageur tué sur 1,955,555 voyageurs transportés,

1 voyageur blessé sur 496,551 voyageurs transportés :

Soit 1 voyageur tué ou blessé sur 395,999 voyageurs transportés.

2° Que par les messageries il y a eu :

1 voyageur tué sur 355,463 voyageurs transportés,

1 blessé sur 29,871 voyageurs transportés :

D'où la conséquence que la sécurité est infiniment plus grande sur les voies ferrées que par les anciens moyens de transport (1).

84. Mais, ce qui ne peut manquer de nous affliger profondément, c'est de voir que la sécurité des voyageurs est beaucoup moins grande sur les chemins de fer français que sur les voies ferrées de plusieurs pays environnants.

Il est vrai, qu'en Angleterre, la proportion des personnes blessées par les chemins de fer est plus forte qu'en France (1 voyageur blessé sur 311,345 voyageurs transportés).

Mais, d'un autre côté, elle est beaucoup moins forte en ce qui concerne les personnes tuées (1 voyageur tué sur 5,256,290 voyageurs transportés) (2).

En Belgique, en Prusse et dans le grand-duché de Bade la sécurité des voyageurs est incomparablement plus grande qu'en France.

(1) Rapport de la Commission d'enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation sur les chemins de fer (1858), p. CVI et CXXV. — Voir (n° 140) l'établissement de la statistique des chemins de fer.

(2) Rapport de la Commission d'enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation des chemins de fer, p. CXXII.

En *Belgique*, la moyenne des voyageurs tués ou blessés est de 1 voyageur tué sur 8,861,804 voyageurs transportés; 1 voyageur blessé pour près de 2 millions de voyageurs transportés; soit : 1 voyageur tué ou blessé sur 1,611,237 voyageurs transportés (1).

En *Prusse*, elle est de 1 voyageur tué sur 21,411,488 voyageurs transportés; 1 voyageur blessé sur 3,892,998 voyageurs transportés ; soit : 1 voyageur tué ou blessé sur 3,294,075 voyageurs transportés (2).

Dans le *grand-duché de Bade*, elle est de 1 voyageur tué sur 17,514,977 voyageurs transportés ; 1 voyageur blessé sur 1,154,311 voyageurs transportés ; soit : 1 voyageur tué ou blessé sur 1,082,186 voyageurs transportés (3).

Cette statistique comparative est un enseignement dont il faut savoir profiter. Nous avons la prétention d'être la plus civilisée de toutes les nations du monde entier; or, nous devrions profondément méditer cette maxime si vraie que nous trouvons dans le rapport de la Commission d'enquête sur la circulation : « On peut dire avec vérité « que le degré auquel s'élève le sentiment du respect de « la vie humaine marque le degré de civilisation d'un « pays. »

Ce n'est pas ici le lieu de rechercher si nous n'avons pas le tort de vouloir imiter les Américains, dont nous envions la dévorante activité.

Mais, quelle que soit la cause du mal, nous devons avant tout chercher à l'éviter.

Le peuple français, bon et généreux, ne peut voir sans une profonde affliction le cruel résultat des accidents;

(1) Rapport de la Commission d'enquête, p. CXVI et CXVII.

(2) Même Rapport, p. CXIII.

(3) Même Rapport, p. CXIX. — D'après un renseignement fourni par *la Patrie* du 29 septembre 1861, la proportion serait : En Angleterre, 1 accident sur 556,000 voyageurs ; en France, 1 sur 1,950,000 ; en Belgique, 1 sur 8,860,000; en Prusse, 1 sur 17,500,000.

doué d'une intelligence prompte et vive, il arrivera, nous en sommes convaincu, à surmonter les difficultés que présente l'établissement des chemins de fer; c'est donc à atteindre ce but qu'il doit employer tous ses efforts.

85. Pour obtenir un tel résultat, la première condition est de faire connaître exactement au public la nature et les causes de chaque accident, ce qui n'a pas lieu aujourd'hui.

Dès qu'un accident se produit, tous les employés de chemins de fer semblent avoir perdu l'usage de la parole; en vain chacun les cherche-t-il pour les interroger, se renseigner sur le malheur arrivé, sur les circonstances qui l'entourent, sur le nombre approximatif des victimes; chacun d'eux disparaît, ou s'il se trouve, pour les besoins de son service, en face du public, il s'empresse de ne rien répondre aux mille questions toujours inquiètes des voyageurs.

Le public n'est pas mieux renseigné par l'Administration supérieure, car si, comme nous le verrons plus tard, elle est soigneusement mise au courant de ce qui se passe sur chaque ligne, elle garde par devers elle les états mensuels qu'elle reçoit des ingénieurs du contrôle (1).

Enfin, la presse ne pouvant jamais recueillir des renseignements certains, se contente d'enregistrer le plus souvent les explications plus ou moins véridiques fournies par les Compagnies après les accidents.

Et cependant le public aurait, à tous les points de vue, le plus grand besoin de connaître exactement la statistique des accidents de chemins de fer (2)!

Si la nature et les circonstances particulières de chaque accident était connues de tous, on pourrait plus sûrement

(1) Voir nº 140.
(2) Voir le *Siècle* du 20 octobre 1855.

espérer voir détruire les causes les plus fréquentes de ces malheurs qui répandent une consternation générale. Les employés de chemins de fer, dont les imprudences seraient ainsi dévoilées, se verraient obligés d'apporter plus de soins et de précautions dans l'exercice de leurs fonctions. Les voyageurs qui souvent, il faut bien le dire, sont victimes de leur imprudence, reconnaîtraient bientôt le danger de leur conduite irréfléchie. Tout le monde trouverait donc, dans la publication de la statistique des chemins de fer, de précieux enseignements qui, nous en sommes convaincu, porteraient bientôt leurs fruits.

On nous objectera peut-être qu'il ne faut pas effrayer le public. Mais c'est là une raison invoquée par les Compagnies dans un intérêt exclusivement personnel. Celles-ci s'empressent de publier les condamnations prononcées contre les voyageurs qui commettent des infractions aux règlements sur la police des chemins de fer, mais elles cherchent en même temps à tenir secrètes les imprudences commises par leurs employés; rien n'est plus injuste.

D'ailleurs, s'il est un moyen d'effrayer la population, c'est évidemment de lui cacher les accidents qui se produisent; les rumeurs qui circulent prennent plus de gravité à mesure qu'elles passent de bouche en bouche, de telle sorte que le public, ne connaissant jamais exactement ce qui se passe, est toujours disposé à s'exagérer les malheureux résultats de chaque accident. La société ne craint pas de publier le résultat des assises criminelles, pourquoi redouterait-elle de publier la statistique des accidents !

ARTICLE I. — MOYENS DÉJA EMPLOYÉS POUR ÉVITER LES ACCIDENTS.

SOMMAIRE.

86. Bases de la législation en cette matière.
87. Sanction des dispositions prises dans l'intérêt de la sécurité des voyageurs.
88. Objet des mesures prises par l'Administration supérieure.

86. La sécurité des voyageurs est protégée par un très-grand nombre de dispositions qui, nous le verrons plus tard, ne sont pas encore suffisantes (1), mais qui accusent néanmoins le soin avec lequel l'Administration supérieure accomplit sa mission.

Cette matière est réglée par :

La loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer;

L'ordonnance du 15 novembre 1846, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

Les cahiers des charges spéciaux à chaque compagnie;

Les arrêtés ministériels ou préfectoraux;

Enfin, les nombreuses décisions, circulaires et instructions ministérielles interprétatives, soit de la loi de 1845, soit de l'ordonnance de 1846, soit des cahiers des charges.

87. Ces dispositions doivent être observées par les Compagnies sous peine de contraventions, en ce qui concerne les prescriptions de la loi de 1845, de l'ordonnance de 1846, et des arrêtés pris, soit par le ministre, soit par les préfets sous l'approbation du ministre.

Quant à l'inobservation des décisions, circulaires et instructions ministérielles, elle ne peut constituer des contraventions que dans le cas où ces actes de l'Adminis-

(1) Voir nos 127 et suiv.

tration sont pris en exécution des clauses des cahiers des charges. « Nous ne voulons pas, disait le Ministre à la « Chambre des députés, créer des contraventions par voie « de décisions ministérielles et surtout par des circulaires « administratives. Dieu nous en garde ! mais les clauses « du cahier des charges, qui font la loi des parties, ont « souvent besoin, pour être mises à exécution, de déci- « sions ministérielles qui n'ont de valeur qu'autant qu'elles « sont rendues en exécution de la loi de 1845, de l'ordon- « nance de 1846 et des cahiers des charges. »

Toutes ces dispositions doivent être exécutées sous peine de l'application de l'art. 21, ainsi conçu, de la loi du 15 juillet 1845 : « Toute contravention aux ordonnances « royales portant règlement d'administration publique sur « la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer et aux « arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre « des travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnan- « ces, sera punie d'une amende de 16 fr. à 3,000 fr.. En cas « de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, « et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer « en outre un emprisonnement de trois jours à un mois. »

88. Les mesures fort nombreuses, prises par l'Administration supérieure, dans l'intérêt de la sécurité des voyageurs, se rapportent :

A la voie et à sa conservation ;

Au matériel roulant ;

A la composition, à l'organisation, au chargement, au départ et à la circulation des trains de voyageurs.

Nous croyons qu'il est intéressant d'énumérer les décisions prises sur ce point par l'Administration supérieure pour se rendre compte tant de la difficulté de garantir la sécurité des voyageurs que des progrès déjà accomplis et des améliorations à apporter dans cette partie du service.

§ I. — DE LA VOIE ET DE SA CONSERVATION.

SOMMAIRE.

89. Entretien de la voie en bon état.
90. Surveillance des agents des ponts et chaussées.
91. Peines contre les crimes ayant pour but la dégradation de la voie.
92. La voie ferrée doit être garnie de chaque côté d'une clôture.
93. Mode de fermeture des passages à niveau.
94. Défense expresse à toute personne étrangère au service du chemin de fer de s'introduire sur la voie.
95. Signaux fixes ou *disques* placés sur la voie.
96. Mode d'établissement des quais de départ et d'arrivée.
97. Éclairage des fosses à piquer le feu des locomotives lorsqu'elles sont placées dans les gares.
98. Agents du service de la voie. — Cantonniers. — Garde-barrières. — Aiguilleurs.

89. La voie une fois acceptée par les ingénieurs chargés de l'examiner au nom de l'Administration supérieure, la Compagnie est obligée de l'entretenir en bon état de réparation. — Elle doit faire connaître au ministre les mesures qu'elle a prises pour cet entretien. — Dans le cas où ces mesures sont insuffisantes, le ministre, après avoir entendu la compagnie, prescrit celles qu'il juge nécessaires (1).

Si la voie n'est pas entretenue en bon état, il y est pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, du retrait de la concession (2) ; car il ne faut pas que la mauvaise position pécuniaire dans laquelle se trouverait une compagnie ou la négligence de ses administrateurs, de ses ingénieurs et de ses agents puissent impunément mettre en péril la vie des voyageurs.

90. Du reste le public trouve une garantie dans la sur-

(1) Ordonnance de 1846, art. 2.
(2) Art. 30 et 31 du modèle des nouveaux cahiers des charges.

veillance que les ingénieurs, les conducteurs et les autres agents du service des ponts et chaussées sont spécialement chargés d'exercer sur l'état de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art et de clôture (1).

91. D'un autre côté, l'état de la voie est protégé contre les tentatives odieuses commises par des individus qui auraient: volontairement détruit ou dérangé la voie de fer; placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation; ou employé un moyen quelconque, soit pour entraver la marche des convois, soit pour les faire sortir des rails (2).

La peine est, en ce cas, la réclusion, si le crime n'a occasionné aucune blessure; les travaux forcés à temps, s'il y a blessure, et la mort s'il y a homicide (3). Plusieurs de ces peines sont aggravées, lorsque le crime a été commis avec réunion séditieuse, rébellion ou pillage. Enfin, la simple menace de commettre le crime est frappée d'une peine qui varie, suivant les circonstances, de quinze jours à cinq années d'emprisonnement (4).

On a peine à comprendre comment des hommes peuvent être assez pervers pour commettre de tels crimes, et cependant, il est douloureux de le dire, ces dispositions justement sévères n'étaient pas inutiles. Les Cours d'assises ont eu plusieurs fois à sévir contre les tentatives de ce genre, et beaucoup sont encore restées impunies parce qu'elles n'ont pas été dénoncées à temps à l'autorité judiciaire (5).

(1) Ordonnance de 1846, art. 55.
(2) Loi de 1845, art. 16.
(3) Loi de 1845, art. 17.
(4) Loi de 1845, art. 18.
(5) Circulaire du 25 octobre 1854. « Le nombre des actes de malveillance commis sur les chemins de fer, et particulièrement contre les trains en marche, paraît s'accroître dans une proportion notable sur certaines lignes, principalement aux abords des villes; et les auteurs de ces actes dangereux, commis souvent par des enfants, demeurent presque toujours inconnus et impunis. Il importe que l'Administration, pour les prévenir

92. L'une des premières conditions de la sécurité des voyageurs est que le chemin de fer soit clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie (1).

93. Lorsqu'un chemin de fer est traversé à niveau, soit par une route à voitures, soit par un chemin destiné à l'usage des piétons, il doit y être établi une barrière. Dans ce cas, le mode, la garde et les conditions de service des barrières, sont réglés par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la Compagnie (2).

Les barrières doivent être *à vantaux*, et non *à lisses*, de manière à pouvoir empêcher les piétons de traverser lorsqu'un train est sur le point d'arriver (3). Elles doivent de plus pouvoir être fermées, non par des tourniquets disposés de telle façon que les enfants ou les animaux domestiques de petite espèce puissent passer pour s'introduire sur la voie, mais par des tourniquets à cadres pleins ou à claire-voie, et mieux encore par des portillons à simple ou double battant (4).

Cette précaution n'était pas inutile, car en France il ne suffit pas de protéger les hommes contre l'imprudence des autres, mais aussi contre leur propre imprudence ; ainsi le système des *lisses*, adopté sans inconvénient en Angle-

ou en diminuer le nombre, fasse exercer par les autorités locales, riveraines des chemins de fer, une surveillance plus assidue et plus rigoureuse sur leurs administrés. Je vous invite, en conséquence, à vouloir bien adresser, sans retard, les instructions les plus pressantes aux maires des communes traversées par les chemins de fer, au service de la police et de la gendarmerie, pour que l'on recherche activement et qu'on livre à la justice tout individu qui se rendrait coupable de faits de la nature de ceux sur lesquels j'appelle aujourd'hui votre attention.

(1) Loi du 15 juillet 1845, art. 4.

(2) Ordonnance du 15 novembre 1846, art. 4.— Voir aussi Rapport au roi, précédant l'Ordonnance. — Cour de Metz, 30 janvier 1863 (*Gazette des Tribunaux* du 23 avril 1863).

(3) Circulaire du 13 septembre 1856.

(4) Circulaire du 14 juin 1855.

terre et en Belgique, a dû être abandonné en France à la suite d'un accident dont avait été victime une femme qui s'était introduite sur la voie en passant sous la lisse d'un passage à niveau.

La Compagnie est en outre tenue d'établir, à ses frais, des gardiens, en nombre suffisant, pour assurer la sécurité de la circulation ordinaire sur tous les points où il existe des passages à niveau (1).

94. D'un autre côté, il est interdit à toute personne étrangère au service du chemin de fer de s'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou d'y stationner, d'y jeter aucuns matériaux ni objets quelconques; d'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux de toute espèce; d'y faire circuler ou stationner aucunes voitures, wagons ou machines étrangères au service (2) ; c'est aux agents du chemin de fer (cantonniers, gardes de barrières et autres) à faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin, ou dans quelque portion que ce soit de ses dépendances où elle n'aurait pas le droit d'aller. En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé de chemin de fer peut requérir l'assistance des agents de l'Administration et de la force publique. Les chevaux ou bestiaux abandonnés, qui sont trouvés dans l'enceinte des chemins de fer, sont saisis et mis en fourrière (3).

95. La voie doit être garnie de signaux fixes appelés *disques*, lesquels sont placés aux endroits déterminés par les règlements spéciaux. La compagnie est tenue de faire

(1) Art. 31 du modèle des nouveaux cahiers des charges.

(2) Ordonnance de 1846, art. 61. — Arrêts : de la Cour de cassation du 16 août 1847 (Devil. et Car., 1847, 1, 783) ; de la Cour impériale de Montpellier, du 24 juin 1850 (Devil. et Car., 1850, 2, 342).

(3) Ordonnance de 1846, art. 68.

connaître au ministre le système de signaux qu'elle adopte, et celui-ci prescrit les modifications qu'il juge nécessaires (1).

Dans tous les cas, il doit y avoir des disques à l'entrée des stations (2).

Pendant le jour, ils sont tournés au blanc si la voie est libre, au rouge si la voie est encombrée.

Pendant la nuit, ils présentent une lanterne de couleur blanche si la voie est libre, de couleur rouge si elle ne l'est pas.

96. Les gares doivent être établies de manière à assurer la sécurité des voyageurs.

Aussi l'Administration s'est-elle préoccupée de la manière dont étaient établis les quais d'embarquement et de débarquement destinés aux voyageurs.

Elle a pris, à cet égard, des mesures que les compagnies sont tenues d'observer (3).

97. L'Administration a généralement réglé le mode d'éclairage des fosses à piquer le feu des locomotives. Elle a exigé que, le soir, une lanterne fixe fût placée sur le bord intérieur du petit côté des fosses placées dans les gares (4); en effet, rien n'est plus dangereux que ces fosses lorsqu'elles se trouvent sur le chemin du voyageur obligé de traverser la voie.

98. Le service de la voie est fait par :

(1) Ordonnance de 1846, art. 35 et 27.

(2) Ordonnance de 1846, art. 35.

(3) Circulaires des 16 octobre 1856 et 6 juillet 1857.— Malgré ces sages précautions, il arrive de fréquents accidents au moment où les voyageurs descendent de voitures ; c'est à ces derniers à ne jamais descendre avant que le train soit bien arrêté, ce que trop souvent le voyageur impatient n'attend pas.

(4) Circulaire du 13 décembre 1856.

Des cantonniers, des garde-barrières, des aiguilleurs.

D'après l'art. 31 de l'ordonnance de 1846 : Il doit être placé, pendant le jour et pendant la nuit, soit pour l'entretien, soit pour la surveillance de la voie, des agents en nombre assez grand pour assurer la libre circulation des trains et la transmission des signaux; en cas d'insuffisance, le ministre en règle le nombre, la compagnie entendue.

Les cantonniers sont chargés de surveiller la voie et d'indiquer aux mécaniciens, lors du passage des trains, si la voie est libre, ou si la voie est au contraire encombrée.

Les garde-barrières sont, comme leur nom l'indique, chargés de garder les barrières destinées à fermer les passages à niveau; ils doivent aussi, comme les cantonniers, indiquer aux mécaniciens, lors du passage des trains, s'ils peuvent, sans danger, continuer leur chemin.

Enfin, les aiguilleurs sont spécialement chargés du mouvement des aiguilles placées aux croisements et changements de voie. Leurs modestes et pénibles fonctions sont d'une très-haute importance, le mouvement des aiguilles servant à diriger le train sur telle ou telle voie. On comprend quelle épouvantable catastrophe produirait un mouvement d'aiguilles mal exécuté, et qui, au lieu de diriger le train sur la voie libre, le lancerait au contraire sur une voie encombrée. Aussi l'Ordonnance de 1846 exige-t-elle qu'il soit placé, partout où il en est besoin, des gardiens, en nombre suffisant, pour assurer la surveillance et la manœuvre des aiguilles de croisements et changements de voie; elle donne, de plus, au ministre le droit de fixer, en cas d'insuffisance, le nombre de ces gardiens, la compagnie entendue (1).

(1) Ordonnance de 1846, art. 3.— Voir Rapport au roi, précédant l'Ordonnance.

§ II. — DU MATÉRIEL ROULANT.

SOMMAIRE.

99. Formalités pour la mise en service des locomotives et des voitures destinées au transport des voyageurs.
100. Mode de construction de ce matériel roulant.
101. Dispositions spéciales aux locomotives.
102. Dispositions spéciales aux voitures de voyageurs.
103. Entretien du matériel roulant.
104. États de service des locomotives.
105. Surveillance de l'entretien du matériel roulant par les agents des mines et des ponts et chaussées.

99. Il ne suffit pas, on le comprend, que la voie soit entretenue en bon état par les Compagnies, et qu'elle soit protégée contre les crimes ayant pour but soit de la détériorer, soit de l'encombrer. Il faut encore que le matériel roulant soit de construction solide. L'Administration a donc dû surveiller, avec soin, l'établissement et l'entretien de ce matériel, ainsi que l'Ordonnance réglementaire de 1846 lui donnait le droit de le faire.

D'après l'art. 7 : Les machines locomotives ne peuvent être mises en service qu'en vertu de l'autorisation de l'Administration, et après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur ; enfin, lorsque par suite de détérioration ou pour toute autre cause, l'interdiction d'une machine a été prononcée, cette machine ne peut être remise en service qu'en vertu d'une nouvelle autorisation (1).

D'après l'art. 13 : Aucune voiture pour les voyageurs

(1) Cependant, si la machine est attelée à un train sur le point de partir, les commissaires spéciaux ne doivent point l'arrêter ; la perturbation qui pourrait en résulter dans le service, étant une cause de danger plus grande que la circulation même de la machine. (Circulaire du 9 décembre 1847.)

n'est mise en service sans une autorisation du préfet, donnée sur le rapport d'une commission, constatant que la voiture satisfait aux conditions exigées. L'autorisation de mise en service n'a d'effet qu'après que l'estampille, prescrite pour les voitures publiques (1), a été délivrée par le directeur des Contributions indirectes.

100. Tout le matériel roulant doit être établi dans les conditions déterminées par les règlements spéciaux et par l'Ordonnance de 1846, qui prescrit la composition des essieux et des roues (2).

101. Les locomotives doivent être pourvues d'appareils ayant pour but d'arrêter les fragments de coke tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée.

C'est là une des dispositions les plus importantes et les moins respectées, suivant nous, par les Compagnies, malgré les efforts de l'Administration et l'arrêté pris à cet égard, le 1er août 1857 (3). En effet, les morceaux de charbon encore enflammés qui tombent à chaque instant de la machine sur la voie sont une cause incessante de danger d'incendie pour les voitures qui, attelées aux locomotives, passent rapidement au-dessus de ces charbons ardents.

102. Les voitures des voyageurs doivent de leur côté être, bien entendu, d'une construction solide ; elles doivent, de plus, être commodes et pourvues de ce qui est néces-

(1) Loi du 25 mai 1817 sur les finances, titre VII, Contributions indirectes, § 4. Des voitures publiques. — Art. 117. Avant que les voitures... puissent être mises en circulation, il sera apposé sur chacune d'elles, par les préposés de la régie, et après vérification, une estampille dont le coût fixé à 2 francs, sera remboursé par les entrepreneurs.

(2) Art. 10.

(3) Voir aussi Circulaire du 26 août 1857.

saire à la sûreté des voyageurs (1). Elles seront suspendues sur ressort et garnies de banquettes (2). Les dimensions de la place affectée à chaque voyageur doivent être d'au moins $0^m,45$, en largeur, $0^m,65$ en profondeur et $1^m,45$ en hauteur (3). Les portières doivent être garnies de loqueteaux, placés extérieurement au bas des portières, à $0^m,50$ au plus, en contre-bas des ouvertures de ces portières (4).

Toutes les voitures de voyageurs, même celles de marchandises qui font partie des trains de toute nature transportant des voyageurs(même des trains mixtes), doivent être garnies de tampons à ressort et non de tampons secs qui peuvent, en cas de choc, aggraver considérablement les suites de l'accident (5). Cette disposition essentiellement humanitaire a été trop longtemps, nous devons le dire, mise en oubli par les Compagnies qui faisaient entrer dans la composition des trains mixtes des wagons munis de tampons secs; heureusement la Justice a, concurremment avec l'Administration, sauvegardé les intérêts si légitimes du public, en prononçant contre les contrevenants, les dispositions de l'art. 21 de la loi de 1845 (6).

(1) Ordonnance de 1846, art. 12.

(2) Modèle des nouveaux cahiers des charges, art. 32.

(3) Ordonnance de 1846, art. 12.

(4) Cette prescription n'est pas observée aujourd'hui sur plusieurs lignes. — Circulaire du 11 mai 1855.

(5) Circulaire du 5 septembre 1855. — Art. 18 et 22 combinés de l'Ordonnance de 1846. — Rapport au roi, précédant l'Ordonnance.

(6) Arrêt de la Cour impériale d'Orléans, du 24 juin 1851 (Devil. et Car., 1851, 2, 734). — Arrêt de la Cour de cassation du 3 janvier 1852. — La Cour : Vu les art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 et 22 de l'Ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846; — Attendu qu'aux termes de l'art. 21 précité, toute contravention aux Ordonnances royales portant règlement de l'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, est punie d'une amende de 16 francs à 3,000 francs; — Attendu qu'en exécution de cet article, l'Ordonnance réglementaire a prescrit les tampons à ressort pour les voitures entrant dans la composition des trains de voyageurs; que cette prescription résultant du texte de l'art. 22 de ladite Ordonnance, constitue à la charge de

Enfin les tampons de choc doivent être tous placés à la même hauteur, lors même que les voitures dont ils feraient partie ne seraient pas d'égale dimension, afin d'éviter les accidents qui peuvent résulter du défaut de contact de ces tampons (1).

103. Le matériel roulant une fois reçu par l'Administration, la Compagnie est obligée de l'entretenir en bon état. C'est ce que prescrit l'art. 16 de l'Ordonnance de 1846, d'après lequel : Les machines locomotives, tenders et voitures de toute espèce, et tout le matériel de l'exploitation, seront constamment maintenus dans un bon état d'entretien.

La Compagnie devra faire connaître au ministre les mesures adoptées par elle à cet égard ; et en cas d'insuffisance, le ministre, après avoir entendu les observations de la Compagnie, prescrira les dispositions qu'il jugera nécessaires à la sûreté de la circulation (2).

tout contrevenant, une infraction prévue et punie par l'art. 21 ci-dessus visé ; — Attendu que de la combinaison du texte dudit art. 22, qui parle des voitures entrant dans la composition des trains de voyageurs, avec l'art. 18 de la même ordonnance qui assimile, par son sixième paragraphe, ces trains avec les trains mixtes de voyageurs et de marchandises marchant à la vitesse des voyageurs, il résulte que la prescription relative aux tampons à ressorts est virtuellement applicable à l'un comme à l'autre de ces trains ; — Qu'une telle interprétation des dispositions spéciales de l'Ordonnance réglementaire est d'autant plus rationnelle, que la vitesse des trains étant la même, et la sûreté des voyageurs étant par suite exposée aux mêmes chances et aux mêmes dangers, il est impossible de supposer que l'Ordonnance n'ait pas exigé, dans la composition des deux trains, les mêmes mesures de prudence et les mêmes précautions ; — Attendu, dès lors, qu'en déclarant applicable à *un train mixte de voyageurs et de marchandises marchant à la vitesse des voyageurs*, et en prononçant, par suite, pour la répression de l'infraction constatée, la peine d'amende prononcée par l'art. 21 de la loi, l'arrêt attaqué, loin de violer ces deux articles, en a fait au contraire une saine application. — Rejette (Devil. et Car., 1852, 1, 600).

(1) Circulaire du 13 mars 1856.

(2) Voir art. 32 du Modèle des nouveaux cahiers des charges.

104. Pour garantir l'entretien des locomotives, dont le bon état de conservation importe essentiellement à la sécurité des voyageurs, l'Administration exige qu'il soit tenu des états de service pour toutes les locomotives; ces états sont inscrits sur des registres qui doivent être constamment à jour et indiquer, à l'article de chaque machine, la date de sa mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues, et le renouvellement de ses diverses pièces. Il est tenu, en outre, pour les essieux des locomotives, tenders et voitures de toute espèce, des registres spéciaux sur lesquels, à côté du numéro d'ordre de chaque essieu, sont inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, l'épreuve qu'il peut avoir subie, son travail, ses accidents et ses réparations; à cet effet, le numéro d'ordre est poinçonné sur chaque essieu (1).

105. D'un autre côté, la surveillance de l'entretien du matériel roulant, est confiée aux ingénieurs des mines, gardes-mines et autres agents du service des mines, ainsi qu'aux ingénieurs, conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées.

Les uns et les autres ont le droit de se faire représenter les registres contenant les états de service des locomotives (2).

(1) Circulaire du 25 août 1856.
(2) Circulaire du 25 octobre 1856.

§ III. — DE LA COMPOSITION, DE L'ORGANISATION, DU CHARGEMENT, DU DÉPART ET DE LA CIRCULATION DES TRAINS DE VOYAGEURS.

SOMMAIRE.

106. Nombre et nature des voitures composant les trains de voyageurs.
107. Position que doit occuper la locomotive. — Cas où il peut y en avoir deux.
108. Wagons de bagages en tête du train.
109. Voitures à freins.
110. Excès de chargement à éviter.
111. Objets dont le transport ne peut avoir lieu par les trains de voyageurs. — Allumettes chimiques. — Phosphore et poudres.
112. Objets dont le transport par les trains de voyageurs est soumis à des formalités particulières.
113. Outils nécessaires pour réparer le matériel en route, s'il y a lieu.
114. Agents accompagnant les trains de voyageurs. — Mécanicien. — Chauffeur. — Conducteurs et garde-freins.
115. Communication entre le mécanicien et les conducteurs ou garde-freins.
116. Fonctions du mécanicien et du chauffeur.
117. Fonctions des conducteurs et des garde-freins.
118. Différents systèmes de signaux.
119. Signaux fixes.
120. Signaux portatifs.
121. Signaux détonants.
122. Différents agents préposés à la garantie de la circulation des voyageurs.
123. Agents de la voie.
124. Agents des gares.
125. Précautions à prendre en cas de retard.
126. Registre des retards. — Avis aux commissaires de surveillance. — Transmission au ministre. — Placards dans les gares.

106. La manière dont on compose les trains de voyageurs a une haute importance au point de vue de la sécurité du transport. Aussi le règlement général de 1846 a-t-il dû prescrire à cet égard les dispositions les plus positives.

L'art. 18 de l'Ordonnance de 1846 veut que les trains de voyageurs ne puissent pas se composer de plus de 24 voi-

tures à 4 roues ; dans ce nombre, peuvent entrer des voitures destinées aux bestiaux, mais seulement dans les trains mixtes, et à la condition que les wagons affectés à cette nature de transports sont de construction très-solide, fermés aux deux bouts, entourés sur les côtés par une cloison élevée et que, de plus, ils sont placés à la queue du train (1).

Les voitures doivent être éclairées extérieurement pendant la nuit, et en cas d'insuffisance du système d'éclairage, le ministre des travaux publics prescrit, la Compagnie entendue, les dispositions qu'il juge nécessaires (2).

107. Les convois de voyageurs ne doivent être remorqués que par une seule locomotive, sauf le cas où l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire, soit pour la montée d'une rampe de forte inclinaison, soit par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours, ou de tout autre cas analogue ou spécial préalablement déterminé par le ministre des travaux publics. Il est, dans tous les cas, interdit d'atteler simultanément plus de deux locomotives à un convoi de vogageurs. Lorsqu'il y en a deux, la machine placée en tête doit régler la marche du train. Dans tous les cas où il est attelé plus d'une locomotive à un train, mention en est faite sur un registre à ce destiné avec indication du motif de la mesure, de la station où elle a été jugée nécessaire et de l'heure à laquelle elle a quitté cette station. Ce registre est représenté, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents de l'Administration publique, chargés de la surveillance de l'exploitation (3).

(1) Circulaires des 27 septembre 1855 et 27 février 1856.

(2) Ordonnance de 1846, art. 24.

(3) Art. 20 de l'Ordonnance de 1846. — Voir aussi Rapport au roi, qui précède l'Ordonnance.

Les locomotives doivent être en tête des trains ; il ne peut être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans le voisinage des stations ou pour le cas de secours. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne doit pas dépasser 25 kilomètres par heure (1).

108. Il doit y avoir en tête de chaque train, entre le tender et la première voiture de voyageurs, autant de voitures ne portant pas de voyageurs qu'il y a de locomotives attelées (2).

109. Parmi les voitures composant le train, il doit y en avoir un certain nombre munies de frein pour faciliter l'arrêt aux stations. Il doit, de plus, y avoir toujours un frein sur la dernière voiture de chaque convoi, ou sur l'une des voitures placées à l'arrière (3).

110. Il faut que les trains soient chargés de manière à ne pas rendre impuissante l'action de la machine appelée à les traîner. Ainsi, le ministre veut que la charge des trains ne dépasse pas la puissance des machines, en les supposant placées dans les circonstances atmosphériques les plus défavorables, et sur les pentes les plus fortes du trajet qu'elles ont à parcourir (4). On sait en effet, que l'excès de chargement des trains expose les machines à patiner, principalement sur les rampes et en temps de brouillard, ce qui amène nécessairement des retards et peut donner lieu à des accidents.

111. L'Administration interdit également le transport,

(1) Ordonnance de 1846, art. 19.
(2) Ordonnance de 1846, art. 20.
(3) Ordonnance de 1846, art. 18.
(4) Circulaires des 30 octobre 1855 et 3 octobre 1856.

par les trains de voyageurs, de toute matière qui pourrait amener soit un incendie, soit un déraillement, soit tout autre accident (1). Comme le dit le Rapport au roi, qui précède l'Ordonnance : « Cette disposition, indispensable « même sur les routes ordinaires, l'est bien davantage « encore sur un chemin de fer, où se trouvent réunis à la « fois, dans certaines circonstances, plusieurs centaines de « voyageurs, et où la rapidité de la marche peut développer avec une effrayante activité des incendies qui ailleurs « seraient plus faciles à éteindre. »

Cette disposition a toujours été strictement commandée par l'administration, en ce qui concerne les allumettes, le phosphore et les poudres, ainsi que cela résulte des arrêtés ministériels en date des 20 août 1857, 15 février 1861, 15 avril et 15 juillet 1863.

112. Il n'en a pas été de même à l'égard des autres matières inflammables. Ainsi une Circulaire du 8 novembre 1858 autorise le transport, par les trains mixtes, de toutes les matières inflammables, à l'exclusion des allumettes chimiques, du phosphore, des artifices, des capsules, de l'éther, du collodion et autres substances analogues non dénommées, sur les lignes où il n'existe pas de trains de marchandises; seulement elle prescrit que le bâchage des wagons renfermant ces matières soit effectué avec le plus grand soin et que les wagons dont il s'agit soient toujours placés dans la seconde moitié du train et le plus loin possible de la locomotive (2).

L'Administration interdit, en outre, le transport des longues pièces de bois (3), par les convois de voyageurs, ces

(1) Ordonnance de 1846, art. 21.

(2) Arrêté ministériel du 15 juillet 1863.

(3) Circulaire du 14 décembre 1857. — Des dispositions semblables avaient été prises par une circulaire du 20 mai 1856, mais elles ont été abrogées par une circulaire récente, en date du 22 juin 1863.

objets pouvant glisser les uns sur les autres, par suite de la trépidation, et butter contre la voiture qui se trouve à côté. Cette interdiction s'applique à tous les trains, même aux trains mixtes, excepté sur les lignes où il n'existe pas de trains de marchandises, mais, dans ce dernier cas, les wagons chargés de rails doivent toujours être séparés des voitures de voyageurs, par un ou plusieurs wagons de marchandises ordinaires.

113. Enfin tout espèce de train doit être muni des outils les plus indispensables, de telle sorte que, si une détérioration peu importante au matériel composant le train se produit en route, elle puisse de suite être réparée et que le train reprenne sa marche dans le plus court délai.

114. Chaque train de voyageurs doit être accompagné :
D'un mécanicien et d'un chauffeur par machine; le chauffeur doit être capable d'arrêter la machine en cas de secours (1) ;

De conducteurs et garde-freins, dont le nombre est déterminé pour chaque chemin, sur la proposition de la Compagnie.

L'Administration a réglé sur la plupart des lignes, de la manière suivante, l'exécution de cette disposition spéciale : Il doit y avoir : dans un train de voyageurs composé de sept voitures et au-dessous, au moins un garde-frein ; dans un train de quinze voitures et au-dessous, jusqu'à sept, au moins deux garde-freins ; dans un train de plus de quinze voitures, au moins trois garde-freins. Le garde-frein doit être : dans le dernier tiers du convoi pour un train

(1) Ordonnance de 1846, art. 18. — Une exception paraît être apportée en ce qui concerne les manœuvres de gare, par une circulaire du 24 juin 1856 ; mais nous pensons que cette exception ne serait pas applicable dans le cas où les manœuvres de gare auraient lieu pendant que les voyageurs seraient dans les voitures.

de sept voiture au plus; dans le dernier quart pour un train de plus de sept voitures jusqu'à quinze. Enfin, dans un train de plus de quinze voitures, deux garde-freins doivent être placés dans le dernier tiers, vers la queue.

Dans tous les cas où il y a plusieurs conducteurs dans un convoi, l'un d'entre eux doit toujours avoir autorité sur les autres, car il est urgent que l'unité de direction évite des discussions qui pourraient devenir fatales aux voyageurs(1).

115. Les conducteurs ou les garde-freins doivent être mis en communication avec le mécanicien pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme (2). Pour arriver à ce but, il est établi sur le tender de chaque locomotive, une cloche de 18 à 20 centimètres de diamètre, disposée de manière que le conducteur ou garde-frein, placé dans la vigie du fourgon à bagages, puisse mettre le battant en mouvement au moyen d'une corde allant de ce fourgon au tender (3).

C'est là assurément l'une des prescriptions les plus utiles au point de vue de la sécurité des voyageurs. Aussi est-il d'une très-grande urgence qu'elle ne soit point annihilée par le mauvais vouloir des Compagnies.

Il faut surtout que chacun des agents accompagnant les trains de voyageurs, ait une fonction facile à exécuter et parfaitement déterminée. C'est ce qui n'arrive pas toujours; ainsi plusieurs compagnies, dans le but de diminuer

(1) Ordonnance de 1846, art. 18.

(2) Ordonnance de 1846, art. 23. — Voir Rapport au roi, précédant l'Ordonnance.

(3) Circulaire du 18 août 1857. — Ce mode d'avertissement doit être installé même sur les trains de marchandises, dans le cas où un seul véhicule pouvant contenir des voyageurs, serait attelé à ces trains. (Circulaire du 8 octobre 1857.)

les dépenses, chargeaient simultanément les mêmes agents du service des bagages et de celui des freins, de telle sorte que ceux-ci se trouvaient dans la nécessité de descendre de leur poste de garde-freins pour aller procéder à l'arrangement des colis dans l'intérieur des fourgons. Heureusement l'Administration, avertie de ces faits, a ordonné la stricte exécution des règlements, et chargé les ingénieurs en chef du contrôle de veiller à ce que chaque infraction soit dénoncée à la justice (1).

116. Le mécanicien doit être maître sur sa machine; l'Ordonnance de 1846 (art. 39) lui donne le droit et lui impose même l'obligation de ne laisser monter avec lui que le chauffeur sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation du chemin de fer; il n'y a d'exception à cette règle que pour les agents du service de surveillance, ingénieurs des ponts et chaussées ou ingénieurs des mines, chargés de la surveillance et commissaires de surveillance.

Mais, d'un autre côté, la loi se montre justement sévère pour le mécanicien qui abandonne son poste pendant la marche du convoi; l'art. 20 de la loi du 15 juillet 1845 prononce, pour ce cas, la peine de six mois à deux ans d'emprisonnement.

Au départ du train, le mécanicien doit s'assurer si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état, si le frein de ce tender fonctionne convenablement (2).

(1) Circulaire du 3 février 1855. — Rapport de la Commission d'enquête de 1863 : « Toutes les fois que la composition des trains ne s'y opposera pas, la communication entre les garde-freins et le mécanicien devra être rendue obligatoire. » — Voir (n° 69) nos observations, sur le point de savoir s'il ne devrait pas être établi une communication entre les voyageurs et les agents du train. — Voir aussi nos observations dans l'*Écho agricole* du 5 mars 1864.

(2) Ordonnance de 1846, art. 22.

Il doit porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacle, suivant les circonstances, et se conformer aux signaux qui lui sont transmis. Il surveille toutes les parties de la machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière. Il veille à ce que rien n'embarrasse la manœuvre du frein du tender (1).

Il doit, à cinq cents mètres au moins avant d'arriver au point où une ligne d'embranchement vient croiser la ligne principale, modérer la vitesse de telle manière que le train puisse être complétement arrêté avant d'atteindre ce croisement, si les circonstances l'exigent. A l'approche des stations d'arrivée, le mécanicien doit faire les dispositions convenables pour que la vitesse acquise du train soit complétement amortie avant le point où les voyageurs doivent descendre, de telle sorte qu'il soit nécessaire de remettre la machine en action pour atteindre ce point (2).

Il doit, à l'approche des stations, des passages à niveau, des tranchées et des souterrains, faire jouer le sifflet à vapeur pour avertir de l'approche du train (3). Il ne doit repartir de la gare qu'après en avoir reçu l'ordre du chef de gare, et avoir donné un coup de sifflet pour annoncer sur la voie que le train se remet en marche (4). Il doit enfin se servir du sifflet comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraît pas complétement libre. A l'approche des voies de garage ou de bifurcation, il doit faire entendre : un coup de sifflet prolongé pour aller à gauche; trois coups de sifflet prolongés pour aller à droite (5).

(1) Ordonnance de 1846, art. 36.
(2) Ordonnance de 1846, art. 37.
(3) Ordonnance de 1846, art. 38.
(4) Ordonnance de 1846, art. 26.
(5) Circulaire du 7 décembre 1858.

Quant au chauffeur placé sous les ordres du mécanicien, il exerce des fonctions plus faciles; il aide le mécanicien dans son service et peut être appelé à faire les manœuvres de gares, lorsqu'il remplit les conditions d'aptitude exigées pour ce cas par l'Administration supérieure (1).

117. Les conducteurs et garde-freins sont chargés de tout ce qui concerne la direction de la circulation du train en dehors des gares.

Ils ne doivent pas être employés par la Compagnie au service des bagages, leurs fonctions étant assez importantes pour exiger une attention constante (2).

Mais la loi est aussi sévère pour eux que pour les mécaniciens; s'ils abandonnent leur poste pendant la marche du train, ils sont frappés par l'art. 20 de la loi du 15 juillet 1845.

Leurs fonctions consistent : à vérifier au départ les voitures et les freins (3) ; à surveiller l'état de la voie et les signaux, pour avertir au besoin le mécanicien en faisant sonner la cloche placée sur la machine et avec laquelle ils sont mis en communication (4).

Ils doivent présider, dans chaque gare où s'arrête le train, au débarquement et à l'embarquement des voyageurs et fermer soigneusement les portières avant que le train reprenne sa marche.

118. La circulation des voyageurs est, en outre, protégée : par des signaux destinés à faire connaître au mécanicien l'état de la voie et par des agents placés sur la voie et exerçant chacun des fonctions distinctes. Le système des

(1) Circulaires des 11 janvier 1855 et 24 juin 1856.
(2) Circulaire du 3 février 1855.
(3) Ordonnance de 1846, art. 26.
(4) Voir n° 115.

signaux adopté par chaque Compagnie a trop d'importance, au point de vue de la sécurité des voyageurs, pour que l'Ordonnance de 1846 n'ait pas spécialement donné au ministre un droit de surveillance sur cette partie du service. L'art. 35 veut en effet que la Compagnie soit tenue de faire connaître au ministre le système de signaux qu'elle a adopté ou qu'elle se propose d'adopter, de telle sorte que le ministre puisse prescrire les modifications qu'il juge nécessaires.

Ce système, assez compliqué d'ailleurs, se compose :
De signaux fixes ou disques;
De signaux à la main ;
De signaux détonants.

119. La voie est garnie, à certains endroits où leur emploi est nécessaire, de signaux fixes ou disques placés à la gauche du mécanicien qui dirige le train. Ce disque se compose d'une plaque affectant la forme ronde, et peinte d'un côté en blanc, de l'autre en rouge. Pendant le jour, le disque tourné du côté blanc sert à annoncer que la voie est libre; tourné du côté rouge, il indique que la voie est fermée.

Ce disque est de plus établi de manière à permettre d'y installer des signaux de nuit. La plaque est percée d'un trou derrière lequel se place une lanterne blanche d'un côté et rouge de l'autre; la lanterne tournée du côté blanc indique que la voie est libre, tournée du côté gauche, elle avertit le mécanicien et les autres agents qui montent le train, que la voie est fermée (1).

(1) La Commission d'enquête de 1863 a émis, dans son rapport, l'avis : « De recommander, pour la protection des bifurcations, l'emploi d'un système analogue à celui récemment établi par la Compagnie du Nord, lequel consiste dans l'établissement de deux signaux, dont le premier, fixe et de couleur spéciale, est destiné à prescrire le ralentissement avant d'attendre le second signal, le signal rouge. L'intime liaison du second

120. Les signaux portatifs sont : pour le jour des drapeaux, pour la nuit des lanternes; ces signaux se trouvent dans les mains des employés échelonnés le long de la voie. Pendant le jour, ces employés présentent le drapeau fermé si la voie est libre, le drapeau développé si la voie est encombrée. Pendant la nuit, ils présentent une lanterne tournée au vert si la voie est libre, et au rouge si elle est fermée.

121. Mais ce système, qui au premier abord peut paraître suffisant, devait nécessairement cesser de l'être dans certaires conditions particulières.

En cas de pluie, de tonnerre, d'éclairs, en cas de brouillards ou de très-mauvais temps, la lumière des disques soit fixes, soit mobiles, peut s'éteindre et ne plus fournir aucune indication au mécanicien et aux garde-freins. Cette lumière ne fût-elle pas éteinte, elle peut ne pas être aperçue au milieu de la bourasque, du vent, de la pluie, de la neige ou de l'orage; il devenait donc nécessaire d'établir, pour ces cas spéciaux, un nouveau système de signaux capables d'avertir les agents du train malgré les intempéries des saisons.

La Commission, chargée en 1855 d'étudier les causes des nombreux accidents arrivés avant cette époque et de proposer des réformes dans l'intérêt de la sécurité des voyageurs, adopta l'usage des signaux détonants. Ces nouveaux signaux se composent de pièces d'artifice, placées à une certaine distance en avant du train que l'on attend et qui, brisées par les roues de la machine, éclatent aussitôt; de cette manière, le mécanicien, prévenu à temps, peut

avec le mécanisme placé au point de croisement ou de bifurcation paraît indispensable; l'homme chargé de la manœuvre devra toujours avoir son signal tourné à l'arrêt, et ne devra l'ouvrir que pour donner passage à un seul train à la fois. »

arrêter sa machine avant de rencontrer l'obstacle qui lui est signalé. Ce nouveau système est tellement utile qu'aussitôt après l'examen de cette importante question par la Commission d'enquête, le ministre ne voulut pas attendre, pour exiger l'adoption et l'usage des signaux détonants sur toutes les lignes, l'apparition du règlement spécial préparé en Conseil d'État ; il décida, par une Circulaire du 14 décembre 1855, que l'usage des signaux détonants serait immédiatement adopté par toutes les Compagnies et exigea que chacune d'elles lui remît « dans le délai de « quinze jours, les ordres de service qu'elle aurait à mettre « entre les mains de ses agents, pour assurer le bon em- « ploi de ces signaux. »

Bientôt parut le règlement en date du 15 mars 1856, et qui résume les dispositions applicables à ce nouveau genre de signaux (1).

(1) Règlement pour l'emploi des signaux détonants.

Art. 1er. — Les signaux détonants, ou pétards, sont employés comme signal d'arrêt, pour remplacer ou compléter les signaux à vue, par le brouillard et les très-mauvais temps. Ils sont posés : 1° *Par les agents de la voie*, lorsqu'un obstacle s'oppose à la circulation ; 2° *par les chefs de trains, conducteurs et graisseurs*, lorsque, après avoir couvert à la distance réglementaire, un train arrêté sur la voie, ils sont rappelés à leur train sans avoir pu se faire remplacer par un autre agent ; 3° *par les mécaniciens et les chauffeurs*, quand ils conduisent une machine isolée ; ils doivent alors faire des pétards le même usage que les chefs de train, conducteurs ou graisseurs ; 4° *par les agents du service actif des gares*, dans toutes les circonstances spécifiées ci-dessus. — Art. 2. Lorsque, pour une cause quelconque, la vitesse d'un train se trouvera momentanément ralentie au point de permettre à un homme marchant au pas de le suivre, le conducteur de queue descendra et mettra des pétards sur la voie derrière le train, de distance en distance, et au moins de kilomètre en kilomètre, tant que la vitesse du train lui permettra de le faire. — Art. 3. On devra habituellement, pour plus de sûreté, poser à la fois sur les rails, deux pétards, un à gauche, l'autre à droite, à une distance de vingt-cinq ou trente mètres l'un de l'autre. Par un temps humide, le nombre des pétards employés devra être porté à trois, espacés de la même manière. — Quand la cause qui a fait employer les pétards a cessé d'exister, il faut, autant que possible, retirer les pétards qui n'ont pas été écrasés, en leur substituant, s'il y a lieu, les signaux à vue ordi-

122. Les agents appelés à protéger la circulation des voyageurs sont :

Les agents de la voie;

Les agents des gares;

Les mécaniciens et chauffeurs ;

Les conducteurs et garde-freins (1).

123. Les agents de la voie, cantonniers, garde-barrières et aiguilleurs, ont chacun leurs fonctions particulières.

Les cantonniers doivent veiller à ce que la voie, entretenue en bon état, ne présente aucun obstacle à la marche du convoi qui s'avance.

naires. — Art. 4. L'usage des pétards ne dispense pas de l'emploi des autres signaux par les employés et agents stationnant sur la voie. — Autant que possible, les pétards seront posés à vingt-cinq ou trente mètres en avant du point où sont faits les signaux à vue, afin que le mécanicien, averti par l'explosion des pétards, puisse connaître la nature des signaux qui lui sont faits. — Art. 5. A toute explosion des pétards, le mécanicien doit, par tous les moyens à sa disposition, se rendre immédiatement et complétement maître de la vitesse de son train. L'ordre de se rendre maître de la vitesse du train doit être exécuté d'une manière absolue, il ne comporte aucune hésitation, aucune interprétation ; le mécanicien, aussitôt qu'il entend une explosion de pétard, doit donc fermer le régulateur, donner l'ordre au chauffeur de serrer le frein du tender, et faire au conducteur du train, au moyen du sifflet, le signal réglementaire pour qu'ils serrent ces freins; au besoin même, il fera contre-vapeur. — Toutefois, les conducteurs et garde-freins qui auraient entendu l'explosion du pétard, doivent serrer immédiatement leurs freins sans attendre le signal du mécanicien. — Quand la vitesse du train aura été presque entièrement amortie et ne dépassera pas deux mètres par seconde, c'est-à-dire la vitesse d'un homme qui marcherait rapidement à côté du train, le mécanicien pourra faire desserrer les freins ; il avancera ensuite avec la plus grande prudence, en se réservant toujours la possibilité d'arrêter son train dans la limite de l'étendue de la voie qui lui paraît libre. Si, après avoir parcouru un kilomètre dans ces conditions, le mécanicien n'aperçoit aucun obstacle devant lui, il pourra reprendre la vitesse normale, mais en observant, avec un redoublement d'attention, la voie en avant et les signaux qu'on pourrait lui faire. — Voir aussi circulaire du 27 mars 1856, ordonnant l'exécution de cet arrêté.

(1) Nous avons déjà vu (nos 116 et 117), quelles sont les fonctions des mécaniciens et chauffeurs ainsi que des conducteurs et garde-freins.

Ils doivent, de plus, faire les signaux nécessaires, pour indiquer si la voie est libre ou non.

Les garde-barrières doivent veiller à ce que les barrières des passages à niveau soient complétement fermées lors du passage du train ; ils doivent également faire les signaux d'usage.

Les aiguilleurs doivent manœuvrer les aiguilles avec le plus grand soin, et voir si la communication entre l'aiguille et le disque existe toujours, si par conséquent le signal fixe indique exactement l'état de la voie et le sens des aiguilles.

Les uns et les autres doivent, bien entendu, avant de présenter le signal indiquant que la voie est libre, s'assurer qu'il n'existe aucun obstacle.

Lorsqu'un train ou une machine, s'arrête sur la voie pour cause d'accident, un signal d'arrêt doit être fait à cinq cents mètres au moins en arrière (1), et ce signal doit être fait, alors même que l'arrêt du train ou de la machine n'est pas complet, si le ralentissement est assez prononcé pour amener des dangers, et s'il provient d'une cause qu'on ne peut promptement faire cesser (2).

Dans le cas où, pour une cause quelconque, la circulation doit s'effectuer momentanément sur une seule voie, les gardes ne doivent laisser le train s'engager sur la voie unique réservée à la circulation qu'après s'être assurés qu'il ne sera pas rencontré par un train venant en sens opposé (3).

(1) Ordonnance de 1846, art. 32.

(2) Arrêt de la Cour de cassation du 20 août 1847 (Devil. et Car., 1847, 1, 873). D'après un arrêt de la Cour impériale de Besançon, en date du 26 août 1858 : « L'expression *train* comprend tout véhicule ou wagon circulant accidentellement sur un chemin de fer, lors même qu'il serait isolé et chargé de matériaux destinés à l'entretien de la voie, et qu'il serait poussé par des hommes. »

(3) Ordonnance de 1846, art. 34.

124. Les agents des gares ont aussi des fonctions importantes, puisqu'ils dirigent la circulation du train en donnant à chaque station le signal du départ.

Ils sont également chargés de toutes les précautions à prendre pour couvrir les voies aboutissant à leurs gares, lorsqu'il existe un obstacle qui peut faire craindre un accident.

L'Ordonnance de 1846 leur interdit, d'une manière formelle, de laisser partir aucun convoi de leur station, avant l'heure déterminée par les règlements (art. 27).

Il leur est également interdit de faire partir aucun convoi avant qu'il se soit écoulé, depuis le départ ou le passage du convoi précédent, le laps de temps qui a été fixé par le ministre sur la proposition de la Compagnie (même article). Ce temps est fixé de la manière suivante sur la plupart des lignes : 10 minutes entre deux trains marchant à égale vitesse et suivant la même voie ; 5 minutes pour un train de voyageurs omnibus suivant un train de voyageurs direct, ou un train de marchandises succédant à un train de voyageurs et pour un train de voyageurs ou de marchandises garé à une station intermédiaire à l'effet de laisser passer un train de voyageurs ou de marchandises qui ne s'y est pas arrêté ; 2 minutes lorsque deux trains qui se succèdent à une station d'embranchement doivent, à peu de distance de cette station, suivre chacun une voie différente.

125. Comme malgré toutes les précautions prises pour la régularité de la circulation des trains, il peut arriver qu'une machine ne puisse plus traîner le convoi, ou qu'une des voitures du train éprouve également un accident. L'ordonnance de 1846 veut : « que des machines dites de « secours ou de réserve, soient constamment entretenues « en feu et prêtes à partir sur les points de chaque ligne « qui sont désignés par le ministre sur la proposition de la

« Compagnie, et les règles relatives au service de ces ma-
« chines sont également déterminées par le ministre sur la
« proposition de la Compagnie (art. 40). »

De plus aux termes de l'art. 41 : « Il doit y avoir con-
« stamment. au lieu de dépôt des machines, un wagon
« chargé detous les agrès et outils nécessaires en cas d'ac-
« cident. »

126. Enfin, l'Ordonnance de 1846 contient une dernière disposition importante au point de vue de la circulation des trains.

L'art. 42 veut : qu'aux stations qui sont désignées par le ministre, il soit tenu des registres sur lesquels on mentionne les retards excédant: 10 minutes, pour les parcours dont la longueur est inférieure à 50 kilomètres et 15 minutes, pour les parcours de 50 kilomètres et au delà. Ces registres doivent indiquer la nature et la composition des trains, le nom des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, la cause et la durée du retard.

Ils doivent, en outre, être présentés, à toute réquisition, aux inspecteurs, fonctionnaires et agents de l'administration publique chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

D'un autre côté, les retards, existant dans la circulation, sont signalés par les commissaires de surveillance aux ingénieurs du contrôle, et par ceux-ci au ministre, dans des états hebdomadaires, dressés en vertu de plusieurs décisions ministérielles (1).

Enfin, pour calmer, en cas de retard prolongé (d'une heure au moins), la légitime inquiétude du public, une circulaire du 30 janvier 1856 charge les compagnies du soin de faire placarder dans toutes les gares desservies par les

(1) Circulaires des 15 mai 1854 ; — 30 octobre 1855 ; — 19 février et 9 avril 1856.

trains, les annonces que le public peut avoir intérêt à recevoir touchant les causes des retards de ces trains (1).

Nous attachons, pour notre part, la plus grande importance à cette prescription administrative dont, à notre connaissance, l'exécution a bien rarement eu lieu de la part des Compagnies ; elle est cependant d'autant plus utile que, du moment où il se produit sur une ligne soit un retard soit un accident, tous les employés disparaissent à l'envi, sans doute pour se soustraire aux interrogations du public dont l'inquiétude augmente à chaque seconde.

ARTICLE II. — MOYENS NOUVEAUX A EMPLOYER POUR ÉVITER LES ACCIDENTS.

SOMMAIRE.

127. Imperfection des règlements administratifs destinés à assurer la sécurité des voyageurs.
128. Trop grande puissance des Compagnies vis-à-vis du pouvoir.
129. Trop petit nombre de voies. — Rencontre des trains de voyageurs et de marchandises.
130. Trop grande économie apportée par les Compagnies dans tous les détails du service.
131. Emploi plus fréquent à faire du télégraphe électrique.

127. Malgré les nombreuses prescriptions que nous venons d'énumérer et qui toutes ont pour but d'assurer la sécurité des voyageurs, de nombreux accidents se produisent encore. Il est donc utile d'en rechercher les causes pour en éviter s'il est possible le retour.

La science des chemins de fer est encore toute nouvelle.

Lorsqu'en 1846, le Ministre adressait aux préfets une circulaire interprétative de l'Ordonnance de 1846, il ne se dissimulait pas que ce règlement était bien incomplet.

(1) Voir aussi Circulaire du 8 décembre 1855. — Si la préfecture est à proximité de la station où le train est attendu, il est également donné avis du retard au préfet.

« Nous marchons tous, disait-il, Administration et Compa-
« gnies, dans une carrière nouvelle. Nous sommes obligés
« de procéder par essais et par tâtonnements, disposés tous
« à nous réformer dès que nous reconnaîtrons qu'il y a
« autre chose ou mieux à faire que ce que nous aurons ar-
« rêté dès le principe (1). »

En effet, depuis cette époque, de nombreuses décisions ont été prises par le Ministre pour remédier aux inconvénients que présentait l'œuvre incomplète de 1846; mais ces prescriptions nouvelles n'intervenaient jamais qu'après des accidents dont la cause signalée au Ministre l'éclairait sur les mesures à prendre pour en éviter le retour. Cependant les accidents se succédaient rapidement, ils furent tellement nombreux en 1853, que l'opinion publique s'en émut et que le Gouvernement crut devoir, pour calmer l'inquiétude générale, nommer une Commission d'enquête chargée d'indiquer au Pouvoir les mesures à prendre sur cet important sujet.

Quatre années furent employées par cette Commission à réunir les nombreux documents qu'elle devait prendre pour base de son travail, elle entendit les administrateurs des différentes Compagnies, les ingénieurs du contrôle : elle examina tous les systèmes qui lui étaient proposés comme améliorations du service, et présenta enfin le 1er décembre 1857 son rapport à l'Empereur.

Dans ce travail, fruit de laborieuses recherches, la Commission examinait les questions générales ainsi que les questions spéciales, et proposait l'admission d'un nouveau règlement destiné à remplacer celui de 1846; malheureusement ce nouveau règlement n'a pas encore été adopté dans son ensemble.

Nous ne prétendons pas dire que les quatre années occu-

(1) Circulaire du 15 décembre 1846.

pées par la Commission aient été perdues; loin de là, nous reconnaissons volontiers, avec elle, « qu'un grand nombre « de mesures, sur lesquelles elle a appelé l'attention de « l'Administration, sont aujourd'hui en cours d'exécu- « tion (1). »

Mais nous nous demandons pourquoi le nouveau règlement n'a pas fixé d'une manière uniforme et plus sévère les devoirs des Compagnies? D'où vient que les décisions ministérielles, prises chaque jour sur des points spéciaux, accusent encore ce système d'essais et de tâtonnements dont parlait la circulaire du 15 décembre 1846?

C'est, selon nous, parce que l'Administration ne s'est peut-être pas suffisamment occupée de l'ensemble de l'exploitation commerciale, pour en découvrir les inconvénients et les corriger immédiatement.

On a fait comme le médecin qui s'attaque, pour guérir son malade, à l'organe spécialement affecté, au lieu de rechercher dans l'ensemble du tempérament la cause des désordres locaux. Ce n'est pas après, mais avant les accidents, qu'il faudrait se rendre compte des imperfections du système pour y remédier; ce n'est pas la médecine curative, c'est la médecine préventive qu'il faut appliquer en ce cas, aussi croyons-nous utile de signaler, avant tout, les causes générales des accidents de chemins de fer.

128. La première et la plus grave nous paraît être la trop grande puissance des Compagnies de chemins de fer vis-à-vis de l'Administration qui peut à peine lutter malgré ses excellentes intentions.

M. Nicias-Gaillard, alors avocat général à la Cour de cassation, avait raison de le dire à la Cour, dans une affaire dont nous avons déjà eu l'occasion de parler. « Ce qu'il y a crain-

(1) Rapport, p. CLIV.

« dre, ce n'est pas que le Pouvoir soit toujours trop fort « contre les Compagnies, c'est que les Compagnies ne soient « trop fortes contre le Pouvoir (1). »

Cela est si vrai, que l'Administration, tout en prenant des mesures pour la sécurité des voyageurs, paraît toujours chercher à se justifier; la Commission d'enquête elle-même n'était pas complétement à l'abri de ce sentiment dont on retrouve l'impression dans son rapport : « Ce que nous désirons faire comprendre aux Compagnies, « y est-il dit, ce que nous devons proclamer bien haut, « c'est que les règlements que nous réclamons ne sont « point une entrave pour l'exploitation, mais un acheminement vers le progrès. »

Or, si ce sentiment involontaire existe au sommet de l'Administration, combien ne sera-t-il pas plus grand à mesure que nous descendrons les degrés de la hiérarchie administrative ! Comment contrôler d'une manière complétement efficace une Compagnie dont on redoute la puissance? Comment imposer sa volonté à celui auquel on n'ose pas commander en maître? On nous dira, nous le savons, qu'il était nécessaire de donner une grande force aux Compagnies pour les rendre capables de supporter les premiers temps, toujours difficiles, d'un système nouveau dont l'établissement est d'ailleurs aussi dispendieux. On nous objectera que les concessions faites aux Compagnies étaient nécessaires, si on voulait obtenir d'elles qu'elles acceptassent le fardeau des embranchements d'un rapport peu élevé; que, par conséquent, le public y a nécessairement trouvé son intérêt. Nous ne sommes pas complétement de cet avis, nous croyons que ces embranchements se seraient faits par la force des choses, et que les concessions ont peut-être été trop grandes.

(1) Voir n° 69.

D'ailleurs, là n'est pas la question; ce que nous demandons, ce n'est pas que les Compagnies soient plus faibles, c'est que le Pouvoir soit plus fort. Ce que nous désirons de tous nos vœux, c'est qu'une volonté puissante et partie de haut imprime à l'Administration une vigueur qui lui permette d'imposer des règles sévères aux Compagnies, et d'établir une réglementation au milieu de laquelle ces Compagnies puissent se mouvoir, mais qu'elles ne puissent pas éluder. Tout le monde applaudirait à cette réforme : « La « réglementation qui a sa source dans le respect de la vie « humaine ne peut, disait avec raison le rapport de la « Commission d'enquête, avoir que des partisans; car l'on « peut dire avec vérité que le degré auquel s'élève ce sen- « timent du respect de la vie humaine marque le degré de « civilisation d'un pays (1). »

129. De cette prédominance des Compagnies sur l'Administration résultent les conséquences les plus graves au point de vue de la sécurité des voyageurs.

D'un côté, les Compagnies, satisfaites d'un trafic dont elles ont le monopole, se refusent systématiquement à tout progrès qui pourrait diminuer leurs bénéfices. C'est ce que déclarait, avec trop de raison, M. Goulhot de Saint-Germain, sénateur, dans la séance du 1er avril 1864, en présentant son rapport sur une pétition relative à l'invention d'un wagon nouveau destiné à protéger la sécurité des voyageurs : « M. Leprovost, ingénieur civil, a inventé un sys- « tème de wagon qu'il croit répondre à tout ce qu'exigent « la sécurité et le bien-être des voyageurs. Son wagon a « subi une épreuve sérieuse sur le chemin de fer de l'Est. « Il se croyait donc en droit d'espérer que les Compagnies, « à mesure qu'elles procéderaient au renouvellement de

(1) Rapport, p. CLV.

« leur matériel, adopteraient son système en raison des « avantages qu'il présente; mais les Compagnies opposent « une résistance constante au progrès en dépit des sollici- « tations les plus pressantes de l'autorité. »

D'un autre côté, si, pour nous servir des expressions de M. Goulhot de Saint-Germain, l'autorité adresse de pressantes sollicitations aux Compagnies, elle leur impose rarement l'adoption de nouvelles mesures. C'est ce que l'honorable sénateur démontrait, en termes énergiques, dans le même rapport. « Il ne suffit pas de signaler « le danger, disait l'orateur, il faut chercher le remède, « le chercher énergiquement, sans relâche, jusqu'à ce « que la réforme soit réalisée. Quand la vie, l'honneur « des citoyens, sont en jeu, l'Administration ne doit « pas prendre de repos avant d'avoir atteint son but. « Or, depuis l'enquête de 1861, qu'a-t-on fait? Quelle « amélioration a été opérée? Aucune, à l'exception de « la mesure qui a réservé un wagon pour les femmes « seules. Cette situation est de nature à inspirer quelques « regrets. »

Nous ne prétendons pas dire que le Gouvernement reste inactif en présence des vices à corriger, et nous adoptons complétement l'opinion ainsi émise par M. Brame : « Le « Gouvernement est-il coupable? Non, le Gouvernement, « représenté par l'honorable M. Rouher, a fait absolument « tout ce qui dépendait de lui. Il a écrit circulaire sur cir- « culaire, je dois à la vérité de le déclarer; il a usé son « énergie. L'honorable M. Rouher a été vaincu par la force « d'inertie qu'il a rencontrée. » Ajoutons qu'il en sera de même de son digne successeur, M. Behic, tant que le contrôle n'aura pas été complétement réorganisé.

Enfin, la trop grande puissance des Compagnies a pour effet de rendre illusoires le contrôle et la surveillance de l'exploitation des chemins de fer par les ingénieurs en chef

du contrôle. Il nous suffit, pour le prouver, de citer un fait entre mille.

En 1861, dans la gare de l'Est, quatre wagons furent renversés, et parmi les blessés se trouvaient les fils de M. Chaix d'Est-Ange. Dans les débats judiciaires qui suivirent cette affaire, M. Genreau, alors avocat impérial, constatait : que les Compagnies riches et influentes considèrent comme incompétente toute intervention dans leurs affaires, que la justice n'est que tardivement saisie des accidents, et il ajoutait que, dans l'affaire sur laquelle il parlait, la justice avait dû agir d'office, car le rapport de l'ingénieur préposé à la surveillance pour l'État se terminait en déclarant qu'il n'y avait pas lieu de donner suite à une instruction sur cet événement (1).

L'honorable M. Brame, député au Corps législatif, avait raison lorsque, citant ce fait dans la séance du 30 mars 1864, lors de la discussion relative à un projet de loi sur le crédit à apporter pour le service du contrôle et la surveillance des chemins de fer, il s'écriait :

« Maintenant, Messieurs, nous ne vous demandons plus « où est le contrôle. Nous venons de le trouver violant les « règlements, se faisant le complaisant des Compagnies, et « vos statistiques, en présence de pareils faits, ne sont plus « que d'amères dérisions.

« Lorsqu'un incident grave arrive, il faut trouver des « coupables, on les prend en bas, et on condamne des mal- « heureux qui ne sont pas toujours les véritables cou- « pables.

« Il y a là un vice d'organisation. Dans le principe, la

(1) Malheureusement, il en est de même dans presque tous les procès entamés à la suite des accidents de chemins de fer, et nous avons eu pour notre part plusieurs occasions de le constater dans les affaires où nous avions l'honneur de soutenir devant la justice les intérêts des victimes des accidents (ouvriers des Compagnies ou voyageurs).

« surveillance des chemins de fer était attribuée à des « hommes qui étaient spécialement au service de l'État.

« La confiance du public et de l'État était, il faut le re- « connaître, on ne peut plus dignement placée. Que « voyons-nous aujourd'hui à la tête des Compagnies? Des « ingénieurs divisionnaires de l'État; et à la tête du con- « trôle pour le gouvernement? Des ingénieurs de l'État. Et « comme ces derniers ont naturellement de la déférence « pour leurs supérieurs, il en résulte que le service est mal « fait. Nous voyons entremêler, dans le personnel du con- « trôle et le personnel des chemins de fer à tous les degrés « de la hiérarchie, des fonctionnaires d'une même famille, « ayant ou devant avoir des égards les uns pour les autres. «

« A la tête des Commissions d'enquête, et dans la der- « nière qui a eu lieu, formée de douze personnes, il y avait « neuf fonctionnaires du même ordre; des ingénieurs, « contrôleurs et contrôlés, composaient presque entière- « ment la Commission. Quels sont ceux qui se trouvent à la « tête des questions commerciales, industrielles, des ta- « rifs, de règlements, et judiciaires même? Encore des « fonctionnaires du même ordre. Et tout à l'heure, qui « est-ce qui va répondre que j'exagère tout, que je pousse « la curiosité et l'indiscrétion au delà de toutes les bornes? « Encore un ingénieur.

« En un mot, on peut dire qu'à cet égard la division sa- « lutaire et naturelle des pouvoirs n'existe pas. Pour que le « contrôle fût sérieux, il faudrait que les directeurs des « Compagnies ne fussent plus des ingénieurs de l'État, ou « que les ingénieurs de l'État ne fussent plus les contrô- « leurs des Compagnies. C'est là qu'est le vice. »

Les malheureux effets de la trop grande puissance des Compagnies se produisent sur tous les détails du service, et nous ne saurions accepter cette déclaration faite par M. Boinvilliers, commissaire du Gouvernement, devant le

Corps législatif, dans la séance du 30 mars 1864 : « Les « causes des accidents sont généralement inconnues, im- « possibles à prévoir ; on ne saurait les imputer ni à l'Ad- « ministration ni aux malheureuses Compagnies. »

Nous avouons que, pour notre part, nous aimerions mieux voir les Compagnies plus malheureuses encore, s'il le faut, et la sécurité des voyageurs un peu mieux garantie (1).

Ainsi, tout le monde reconnaît que les accidents arrivés jusqu'à ce jour proviennent le plus souvent de la collision entre les convois de voyageurs et les convois de marchandises ; cela se comprend, lorsque l'on réfléchit que les trains de marchandises, marchant à une vitesse beaucoup moins grande que ceux de voyageurs, sont obligés, pour éviter ces derniers, de quitter nombre de fois la voie principale pour gagner la voie d'évitement ; or, si la distance entre les deux trains n'est pas parfaitement calculée, ou si les manœuvres ne se font pas avec une entière régularité, le convoi de voyageurs vient heurter de toute la force que lui donne sa vitesse le train de marchandises, et alors se produit un accident qui peut être effroyable. De nombreuses

(1) Nous pensons qu'il y aurait lieu notamment :

D'établir, dans les gares, des passages au-dessus de la voie pour éviter que les voyageurs soient obligés de la traverser. D'augmenter le nombre des voies, dans le voisinage des gares, de telle sorte qu'il n'y ait pas besoin d'autant d'aiguilles. De remplacer, le plus possible, les passages à niveau soit par des rampes et des ponts pour les voitures, soit par des escaliers et des ponts pour les piétons. De toujours placer les disques de manière à ce que les garde-barrières puissent les voir en se tenant à leur poste ; nous avons eu l'occasion de reconnaître, dans un procès plaidé par nous devant le tribunal et la Cour de Bourges, combien l'oubli de cette sage mesure pouvait être funeste (*a*). D'éviter que les locomotives laissent tomber sur la voie du charbon encore enflammé, et lancent par la cheminée des flammèches qui puissent amener des incendies. De perfectionner la construction des voitures ; d'éviter l'isolement dans lequel se trouvent aujourd'hui les voyageurs, et de rembourrer les banquettes de troisième classe.

(*a*) Voir *Gazette des Tribunaux* des 15 et 16 octobre 1860.

circulaires ministérielles sont venues, après chaque accident d'une certaine gravité, chercher, sans y réussir, à détruire ou diminuer les inconvénients de l'état de choses actuel.

Pour y parvenir, il faudrait, suivant nous, opérer une réforme complète, c'est-à-dire ajouter une ou deux voies à destination spéciale des trains de marchandises; mais les dépenses considérables que ces travaux entraîneraient ne seront pas faites par les Compagnies, tant qu'elles ne leur seront pas imposées par l'État (1). Celui-ci pourrait, s'il le préférait, accorder soit aux Compagnies déjà existantes, soit à de nouvelles Compagnies la concession de lignes en concurrence avec les grandes lignes actuelles, de manière à pouvoir réserver toujours deux voies au service exclusif des voyageurs. Tout cela existera dans un avenir plus ou moins lointain, nous en sommes convaincu, car les chemins de fer ne sont déjà plus au niveau des besoins du public. Mais une si grande réforme ne saurait se produire tant qu'existera cette prédominance dont parlait M. Nicias-Gaillard et qui devient un obstacle occulte, mais insurmontable, à toute réforme vraiment importante.

130. Un second inconvénient grave, provenant de la même cause, est le système d'économie mesquine apportée aujourd'hui par les Compagnies dans tous les détails du service pour augmenter la valeur des actions en donnant de gros dividendes aux actionnaires.

Quand on pense à l'énorme responsabilité qui pèse sur les différents agents des chemins de fer et notamment sur

(1) Ces réflexions peuvent également s'appliquer au cas de collision entre deux trains de voyageurs ; car de nombreux embranchements sont établis avec trop d'économie par les Compagnies qui, le plus souvent, font servir la voie principale à l'embranchement; c'est alors que se présentent les plus graves dangers de collisions ; le cruel accident, arrivé le 26 septembre 1861 sur le chemin de fer du Nord, en est une preuve.

les aiguilleurs (1), on reconnaît que ces employés ne sauraient jamais être ni trop nombreux ni trop largement rétribués. Là, tous les agents, quelque modestes que paraissent leurs fonctions, tiennent dans leurs mains la vie d'un nombre immense de voyageurs. Il faut donc : que ces employés soient nombreux, pour que le travail soit divisé entre chacun de manière à ne fatiguer personne; que la durée du travail ne soit pas trop longue, pour que personne ne puisse avoir un moment de défaillance; enfin que le traitement soit élevé, pour que les hommes capables puissent trouver une rémunération suffisante des efforts de leur intelligence et de leur aptitude; or, il reste encore sur ce point, de grandes réformes à opérer et l'on a vu, trop souvent, les Compagnies compromettre la sécurité des voyageurs et des employés en donnant simultanément à ces derniers plusieurs fonctions qu'ils ne pouvaient pas remplir également bien. Ainsi, les conducteurs de trains étaient, il y a quelques années, chargés simultanément du service des bagages et de celui des freins; ils se trouvaient, par suite, dans la nécessité de descendre souvent de leur poste, pendant que le train était en marche, pour aller procéder à l'arrangement des colis dans l'intérieur des fourgons. De là, on le comprend, naissaient les plus graves dangers pour l'agent chargé de ce double service; de là, aussi, un danger non moins grand pour les voyageurs, puisqu'alors la manœuvre du frein était abandonnée et que le conducteur ne se trouvait plus en communication avec le chef du train, comme le veut l'art. 23 de l'ordonnance de 1846 (2).

(1) Voir nos réflexions sur ce sujet dans l'*Écho agricole* du 26 juin 1861. — Nous avons demandé, notamment, que les aiguilleurs (travaillant aujourd'hui jusqu'à 17 et 18 heures consécutives) soient relevés toutes les 6 heures au moins, de telle sorte qu'on ait toujours le droit d'exiger d'eux une attention incessante dans l'accomplissement de leurs fonctions.

(2) Une circulaire du 3 février 1855 a fait heureusement cesser cet état de choses.

Dans plusieurs procès correctionnels intentés à la suite d'accidents graves, il a été constaté que les agents faisaient un service beaucoup trop long. Ainsi, après un accident arrivé dernièrement dans la gare d'Arras, il a été reconnu que l'aiguilleur, cause involontaire de l'accident, en était à ce moment à sa dix-huitième heure de travail. A ce fait, rappelé avec raison par M. Martel au Corps législatif le 30 mars 1864, lors de la discussion d'un crédit à accorder pour le contrôle et la surveillance des chemins de fer, que répondait M. Boureuille, commissaire du Gouvernement? « Deux « Commissions d'enquête ont été chargées d'examiner « pour toutes les Compagnies, si ces dernières exigeaient « de leurs employés un travail trop prolongé, et il a été « constaté que jamais il ne s'était passé un fait qui pût être « incriminé. Je le répéterai encore aujourd'hui, malgré le « fait anormal qui a été cité par M. Martel et qui s'expli- « que *peut-être* par la complaisance d'un agent pour un « collègue. » Étrange réponse, il faut le reconnaître, car on ne s'explique pas comment, après deux enquêtes successives, le Gouvernement en est encore à ne pas connaître la cause d'un fait aussi grave!

La vie du voyageur est assez précieuse pour qu'il ne soit pas permis de la compromettre dans un intérêt d'économie mesquine. Le devoir de l'Administration est donc d'éviter à tout prix ces calculs personnels de la part des Compagnies, et nous croyons fermement, pour notre part, que le jour où le Gouvernement aura sur les Compagnies l'empire qu'il a le droit d'exercer, la sécurité des voyageurs trouvera, dans l'état de choses nouveau, une puissante et sérieuse garantie.

131. Nous croyons qu'un excellent moyen, pour assurer la sécurité de la circulation sur les voies ferrées, serait de faire un emploi constant du télégraphe électrique.

Avec le télégraphe, il serait facile aux chefs de stations de savoir, à chaque minute pour ainsi dire, à quel endroit se trouve chaque train en marche et, par conséquent, de donner les ordres nécessaires pour que les collisions deviennent à peu près impossibles.

Nous ne saurions trop recommander ce moyen si habilement utilisé en Allemagne (1).

Il faut que toutes les découvertes admirables dont s'enorgueillit le dix-neuvième siècle se combinent et se prêtent un mutuel appui; elles acquerront ainsi une plus grande importance et satisferont aux besoins chaque jour plus grands de l'intérêt public.

ARTICLE III. — FORMALITÉS A REMPLIR APRÈS LES ACCIDENTS.

SOMMAIRE.

132. Médicaments et moyens de secours en cas d'accidents.
133. Déclaration à faire à l'autorité en cas d'accidents.
134. Cette déclaration doit être faite, soit que l'accident se produise sur la partie de la voie traversant une gare, soit qu'il se produise sur le reste de la ligne.
135. Par qui doit-elle être faite?
136. Elle doit être faite au commissaire de surveillance.
137. A qui le commissaire de surveillance doit-il donner avis de la déclaration qui lui est faite?
138. Avis à donner directement par la Compagnie au Ministre.
139. Registre des accidents tenu par les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.
140. États mensuels des accidents adressés au Ministre par les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.
141. Emploi à faire du daguerréotype pour constater les circonstances de chaque accident.

132. Lorsqu'il est malheureusement arrivé un accident,

(1) M. Delattre. *Des tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemins de fer*, p. 140 et 141.

le premier soin doit être, on le comprend, de donner de prompts secours aux blessés.

Mais cela serait impossible si l'on n'avait pas, sous la main et dans des lieux assez voisins du théâtre de l'accident, les moyens de porter les premiers secours.

Pour atteindre ce but, l'art. 75 de l'ordonnance de 1846 exige : « Qu'aux stations désignées par le Ministre, les « Compagnies entretiennent les médicaments et moyens « de secours nécessaires en cas d'accidents (1). »

D'un autre côté, la circulaire du 31 décembre 1846, interprétative de l'ordonnance de la même année, veut : que cette mesure essentiellement humanitaire soit appliquée à toutes les stations de quelque importance, et notamment à celles qui se trouvent éloignées de tout centre de population agglomérée. La désignation de ces stations est faite par le Ministre, sur l'avis du commissaire de police de la circonscription.

Nous croyons, quant à nous, que cette mesure devrait s'appliquer à toutes les stations sans exception; car, lorsqu'on a à déplorer un accident, on ne saurait prendre trop de précautions pour que les blessures des victimes ne s'aggravent pas, du moins par le défaut de soins immédiats. Or, si la station à laquelle se trouvent les médicaments est éloignée du théâtre de l'accident, les soins peuvent être longtemps attendus, par suite de l'obstacle que l'accident lui-même fait naître le plus souvent sur la voie. Nous pensons aussi qu'à chaque gare importante devrait être établi, près du commissaire de surveillance, un bu-

(1) La nomenclature de ces médicaments et moyens de secours est dressée par une circulaire du 12 août 1847, sur l'avis du Conseil de salubrité institué près de la Préfecture de police, à Paris. Par cette circulaire, le Ministre invite, en outre, les Compagnies à maintenir, en bon état de conservation, les substances contenues dans les boîtes de secours, et de faire tous les approvisionnements nécessaires pour subvenir à tous les besoins du service et à toutes les éventualités.

reau médical, de telle sorte qu'en toutes circonstances la Compagnie pût amener, sans retard, un médecin sur le lieu même de l'accident.

133. La seconde obligation de la Compagnie est de prévenir immédiatement l'Autorité du malheur survenu, et cela, conformément aux prescriptions de l'art. 59, ainsi conçu de l'ordonnance de 1846 :

« Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin « de fer, il en sera fait immédiatement déclaration à l'au- « torité locale et au commissaire spécial de police (aujour- « d'hui de surveillance), à la diligence du chef de convoi. « Le préfet du département, l'ingénieur des ponts et « chaussées et l'ingénieur des mines chargé de la surveil- « lance et le commissaire royal en seront immédiatement « informés par les soins de la Compagnie. »

Cette mesure est de la plus haute importance dans l'intérêt public, car la connaissance donnée immédiatement à l'Autorité des accidents qui se produisent, permet de prendre, sans retard, les mesures les plus urgentes pour les blessés et pour la sûreté de la circulation sur la voie obstruée. D'un autre côté, elle appelle l'attention de l'Administration et, s'il y a lieu, de la justice, sur la cause de l'accident, sur les moyens à employer pour empêcher qu'elle se reproduise, et sur la répression qui doit frapper les employés de la Compagnie, s'il y a imprudence ou négligence de leur part. Aussi l'on comprend que les Compagnies ne se soumettent qu'à regret à l'exécution de l'art. 59 de l'ordonnance de 1846 (1).

(1) Le chef de la gare de Paris (ligne de l'Est) a été condamné, le 24 novembre 1860, à 50 francs d'amende par le tribunal correctionnel de la Seine, pour n'avoir pas tout de suite averti le commissaire de surveillance d'un accident arrivé sur la voie à peu de distance de la gare. (*Gazette des Tribunaux* du 25 novembre 1860.)

Cependant, au moment où fut rendue cette ordonnance, on ne paraît pas avoir eu en vue les difficultés qui devaient s'élever plus tard sur ce point. Ni le rapport qui précède cette ordonnance, ni la circulaire du 15 décembre 1846 qui en a interprété les dispositions principales, ne contenaient un seul mot pour recommander aux Compagnies, d'une manière spéciale, l'exécution de l'art. 59, et nous allons voir, par les nombreuses décisions ministérielles prises depuis, à cet égard, combien il était urgent de ne pas s'en rapporter exclusivement aux Compagnies sur l'observation du règlement général.

134. Observons, de suite, que la déclaration doit être faite, soit que l'accident se produise sur la partie de la voie traversant les gares, soit qu'il se produise sur le reste de la ligne, c'est ce qu'a décidé avec raison un arrêt de la Cour de cassation du 18 août 1859 (1).

135. La déclaration doit être faite :

Par le chef de convoi lorsque l'accident arrive pendant que le train est en marche (2).

Par le chef de gare lorsque l'accident arrive dans une gare, soit à un train stationnant dans la gare, soit dans une manœuvre de gare (3).

(1) La Cour, vu l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 et l'art. 59 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846; attendu que ce dernier article, en prescrivant qu'il soit fait immédiatement déclaration à l'autorité locale, à la diligence du chef du convoi, de tout accident qui arrive sur un chemin de fer, comprend aussi bien la partie du chemin de fer traversant les gares, et les accidents arrivés sur ce point au convoi ou par le convoi pendant le temps d'arrêt, que le surplus de la voie. (Devil. et Car., 1860, 1, 297.) — Cet arrêt, rendu par défaut contre le sieur Leroy, chef de gare de Vernon, a été confirmé par un second arrêt du 3 mai 1860. (Devil et Car., 1, 820.)

(2) Art. 59 de l'Ordonnance de 1846.

(3) Arrêt précité de la Cour de cassation du 18 août 1859. (Devil. et Car., 1860, 1, 297.) — Arrêt de la Cour de cassation du 3 mai 1860. (Devil. et Car., 1860, 1, 820.) — Cet arrêt est ainsi conçu : « La Cour,

136. Elle doit être faite au commissaire de surveillance. Cette prescription a pour but de mettre les commissaires de surveillance en mesure de se rendre, sans retard, sur le lieu des accidents, afin d'en constater régulièrement les circonstances et les résultats.

Mais, comme le dit très-bien une circulaire du 30 octobre 1856 : « Cette mesure n'atteindrait qu'incomplétement son « but si le commissaire était obligé d'attendre à la gare de « sa résidence la déclaration que doit lui faire le chef du « train. »

Pour remédier à cet inconvénient, la même circulaire exige que ces fonctionnaires soient toujours informés des demandes de secours faites par les trains en détresse et de l'envoi des locomotives.

De cette manière, en effet, le commissaire de surveillance peut profiter de ce moyen rapide de communication pour se porter sur le lieu de l'accident.

sur le moyen pris de ce que l'art. 59 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, ne parlant que des chefs de convoi, n'avait pu, sans une violation formelle du principe que la loi pénale doit être appliquée dans un sens restrictif, être étendue aux chefs de gare, et, sur ce que, d'ailleurs, c'est sur les commissaires spéciaux de police établis sur les chemins de fer que porte l'obligation dont parle cet article, en ce qui concerne les accidents arrivés dans les gares ; — Attendu que l'art. 59, en imposant une obligation aux chefs de convoi, s'adresse à celui qui a le commandement du convoi au moment où naît cette obligation ; que, dès qu'il est reconnu que les chefs de gare sont investis, par la nature même de leurs fonctions, du commandement des trains pendant les temps d'arrêt dans les stations, il en résulte que c'est à eux que cet article enjoint de faire la déclaration à l'autorité locale des accidents survenus aux convois dans leurs gares respectives ; que si la loi pénale ne peut être étendue au delà de sa portée naturelle, ce n'est pas l'étendre qu'interpréter et appliquer sa lettre d'après le sens indiqué par son esprit ; qu'enfin, les devoirs tracés aux chefs de train, agents des Compagnies, par l'art. 59, sont indépendants de ceux des commissaires spéciaux de police et des autres agents du Gouvernement dont parlent les art. 51 et suivants de l'ordonnance précitée et la loi du 27 février 1850 ; — Persistant dans les motifs de son arrêt du 18 août dernier, reçoit en la forme l'opposition de Leroy, et statuant au fond, déboute Leroy de son opposition... »

137. Aussitôt que le commissaire de surveillance est avisé qu'il est arrivé un accident, il doit en prévenir immédiatement :

Le préfet du département (1);

Le procureur impérial de l'arrondissement (2);

L'ingénieur en chef et l'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées (3);

L'ingénieur en chef et l'ingénieur ordinaire des mines (4);

L'inspecteur principal ou particulier de l'exploitation commerciale (5);

Enfin, le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics (6).

Cette obligation, qui incombe aux commissaires de surveillance, n'empêche pas les Compagnies de donner un avis direct des accidents à toutes les personnes mentionnées dans l'art. 59 de l'ordonnance de 1846.

138. Les Compagnies sont, en outre, obligées d'adresser directement un avis au Ministre, quoique l'ordonnance de 1846 ne leur en fasse pas un devoir. C'est ce qui résulte

(1) Circulaires des 5 novembre et 8 décembre 1852. — Circulaire du 16 octobre 1856.

(2) Circulaires des 25 novembre 1853 et 16 octobre 1856.

(3) Circulaires des 15 avril 1850 et 8 décembre 1852. — Circulaire du 16 octobre 1856.

(4) Mêmes circulaires.

(5) Circulaires des 8 décembre 1852 et 16 octobre 1856.

(6) Circulaires des 22 novembre 1854, 9 janvier et 27 février 1855. — D'après cette dernière circulaire, sont seuls l'objet de communications directes à l'Administration supérieure, les accidents qui ont été occasionnés par les trains en marche, ou qui les atteindraient soit sur la voie, soit à leur entrée ou à leur sortie des gares. — A moins de circonstances exceptionnelles, les accidents ayant pour causes de simples manœuvres de gares, ne donneront lieu à aucune dépêche, non plus que les accidents qui n'auraient occasionné ni mort ni blessures, et qui n'auraient apporté aucune perturbation dans la marche des trains. — Tout déraillement, toute collision ayant donné lieu à un encombrement des voies ou à une interruption dans la circulation devra être signalé.

d'une Circulaire en date du 22 novembre 1854 : « Je vous « invite, dit le Ministre aux administrateurs des différentes « Compagnies, à donner des ordres et à prendre les dis- « positions nécessaires pour que, désormais, les faits inté- « ressants qui viendraient à se produire sur votre ligne, et « particulièrement *les accidents qui atteindraient les per-* « *sonnes*, soient toujours portés directement et sans délai « à ma connaissance. »

139. Aussitôt que des accidents sont signalés aux ingénieurs en chef et ordinaires, soit des ponts et chaussées, soit des mines, ceux-ci sont obligés de les mentionner sur un registre qu'ils doivent tenir dans leurs bureaux (1).

Ce registre, tenu conformément au modèle annexé à la circulaire du 27 février 1857, doit énoncer tous les accidents prévus par une circulaire du 8 octobre 1854 (2).

(1) Circulaires des 6 et 23 février 1857.

(2) Cette circulaire énonce ainsi à quels caractères on reconnaît un *accident*. « Les événements que l'on peut appeler *accidents de chemins de fer* sont ceux qui ont lieu, dans le cours de l'exploitation et par suite de l'exploitation de ces chemins, soit sur les voies exploitées, soit dans les voies de garage et d'évitement, soit enfin dans les gares et stations, à l'exclusion seulement des ateliers et magasins. Ils doivent comprendre non-seulement les faits qui surviennent dans la marche des convois, mais encore ceux qui se produisent dans les manœuvres de gares et autres travaux se rapportant directement à l'exploitation, qu'il y ait ou non des personnes atteintes. Ici se présente la question de savoir quelle doit être la gravité d'un fait pour constituer un accident de nature à être mentionné. La multiplicité, et surtout la diversité des cas qui peuvent se produire, ne permettent pas de poser à cet égard des règles absolues ; mais on y suppléera, dans beaucoup de circonstances, principalement pour les accidents de gares, en se reportant à l'effet de l'accident. On reconnaîtra par là si le fait à enregistrer présente une gravité suffisante pour figurer sur l'état trimestriel (aujourd'hui mensuel). Ainsi, par exemple, dans une manœuvre de gare, un wagon déraille totalement ou partiellement. Pour savoir s'il y a lieu de mentionner ce fait, il faut en considérer le résultat. S'il n'y a eu ni mort, ni blessures, ni avaries, ni retard dans le départ des trains, il ne sera pas porté. De même un wagon qui, trop brusquement poussé, viendrait en tamponner d'autres au repos, sans pro-

140. Enfin, le relevé de toutes les mentions composant ce registre spécial est fait par les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.

Ce relevé est aujourd'hui adressé *chaque mois* au Ministre (1), qui peut ainsi continuellement se mettre au courant de ce qui se passe sur chaque ligne, étudier les causes des accidents signalés, faire la comparaison de la manière dont chaque Compagnie est administrée, et prendre les mesures nécessaires pour éviter des accidents nouveaux.

141. Les prescriptions administratives que nous venons de parcourir ont une utilité incontestable en ce qu'elles

duire aucun des effets énumérés ci-dessus, ne constituera pas un accident. Il en serait également, en fait d'accidents individuels, d'un ouvrier ou d'un homme d'équipe, dont les meurtrissures ou contusions reçues ne l'obligeraient point à interrompre son travail. — Quant aux accidents survenus *dans la marche des convois*, les moindres faits ont de l'importance, au point de vue de la sécurité publique, et il convient que les ingénieurs les comprennent dans leurs états. — Cependant, en ce qui concerne les simples accidents de machines ou de voitures, lesquels n'auraient occasionné ni mort, ni blessures, ni avaries graves, ni retards excédant ceux tolérés par l'art. 42 du règlement (10 ou 15 minutes, selon la longueur du parcours), il n'y aura pas lieu de les indiquer, à moins qu'on ne se soit trouvé dans la nécessité d'appeler une locomotive de secours, auquel cas l'accident devrait figurer dans l'état trimestriel (aujourd'hui mensuel), sous la désignation de trains en détresse. — Dans tous les cas, lorsque les ingénieurs en chef auront du doute sur l'importance de l'accident et sur l'utilité de sa mention, ils devront le porter. »

(1) Avant 1850, les préfets avaient adressé à l'Administration supérieure des renseignements relatifs aux accidents arrivés sur les chemins de fer, depuis leur ouverture jusqu'au 31 décembre 1847. — Les ingénieurs du contrôle en ont fourni, de leur côté, sur les accidents survenus du 1er janvier 1848 au 31 décembre 1851. — Il a été dressé un tableau des accidents, du 1er janvier au 30 juin 1852. (Circulaires des 10 et 28 juillet 1852.) — Depuis cette époque jusqu'au 1er mars 1857, il a été adressé au Ministre des états trimestriels. (Circulaires des 28 juillet 1852 et 8 novembre 1854.) — Enfin, depuis cette dernière époque, le Ministre a régulièrement reçu des états mensuels. (Circulaires des 6 et 12 février 1857.) — Aucune lacune n'existe donc dans la statistique des accidents sur les chemins de fer français.

permettent à l'Administration et à la justice de connaître les accidents survenus sur les voies ferrées.

Mais cela ne suffit pas.

Il faut aussi que la justice puisse savoir quelles sont les circonstances spéciales de chaque accident; or, presque toujours, lorsque les magistrats se transportent sur les lieux, les objets sont déplacés, de telle sorte qu'il est difficile, sinon impossible de se rendre un compte exact des causes et des effets de l'accident.

Pour obvier à cet inconvénient grave, on a recours, en Prusse et en Autriche, à l'emploi du daguerréotype. Le train est, aussitôt après le sinistre, daguerréotypé toutes les fois que cela est possible, et, à cet effet, toutes les stations sont munies d'un appareil daguerrien.

Nous désirons vivement que cet usage soit également adopté en France; il rendrait moins difficile pour la magistrature l'examen des circonstances spéciales de chaque affaire, et donnerait à ses décisions une autorité plus grande encore, en rendant plus sûrs ses éléments d'appréciation. D'un autre côté, il éviterait que les employés de chemins de fer, souvent les seuls témoins oculaires des accidents, ne vinssent en justice déposer, sous la pression de leur chef, en faveur de la Compagnie ou de leurs camarades, lorsqu'un procès est engagé soit par le ministère public, soit par les victimes de l'accident.

ARTICLE IV. — RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES EN CAS D'ACCIDENTS.

SOMMAIRE.

142. Principe de la responsabilité des Compagnies en cas d'accidents.
143. Le principe serait le même au cas où l'État serait propriétaire des chemins de fer.
144. Responsabilité au cas où l'accident a pour cause une infraction soit à la loi de 1845, soit à l'ordonnance de 1846.
145. Responsabilité au cas où l'accident a pour cause une infraction

soit aux arrêtés ministériels, soit aux arrêtés pris par les préfets sous l'approbation du Ministre.

146. La Compagnie est-elle responsable, lorsqu'on lui reproche d'avoir contrevenu à une disposition réglementaire dont l'application était laissée à l'appréciation des employés ? — Exemples.

147. Responsabilité de la Compagnie au cas où il y a imprudence constituant un délit sans aucune infraction aux règlements spéciaux.

148. Responsabilité de la Compagnie au cas où il y a, non délit, mais simple faute.

149. *Quid* en cas de force majeure ou de cas fortuit ? — Distinction.

149 *bis*. L'insuffisance de l'outillage (par exemple, de plaque tournante) ne constitue pas la force majeure.

150. Est-ce au voyageur à établir l'imprudence des employés de la Compagnie, ou à celle-ci à prouver la force majeure ?

151. La fixation des dommages-intérêts est laissée à l'appréciation des tribunaux.

152. Cas où il y a simple commotion dont les résultats à venir ne sont pas connus.

153. *Quid* en cas de préjudice moral ?

153 *bis*. En cas d'aggravation de la maladie de la victime d'un accident, de nouveaux dommages-intérêts peuvent être accordés sur une nouvelle demande.

154. *Quid* s'il y a imprudence réciproque des employés de la Compagnie et de la victime elle-même ?

155. Quel droit à des dommages-intérêts peut avoir le voyageur qui s'est assuré contre les accidents.

156. Par quels modes de preuve peut être établi le préjudice éprouvé ?

157. Des règles de la compétence spéciale en cas d'accidents.

158. Réparation du préjudice éprouvé par les agents et ouvriers des chemins de fer, victimes des accidents. — Règles spéciales.

142. Le principe de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer, en cas d'accidents, ne saurait être contesté chaque fois qu'il y a imprudence de leur part ou de la part de leurs employés.

En effet, aux termes de l'art. 1382 du Code Napoléon : « Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un « dommage oblige celui, par la faute duquel il est arrivé, « à le réparer. »

D'un autre côté, d'après l'art. 1384 du même code : « On est responsable, non-seulement du dommage que

« l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui « est causé par le fait des personnes dont on doit répon- « dre ou des choses que l'on a sous sa garde... Les maîtres « et les artisans sont responsables du dommage causé par « leurs domestiques et préposés dans les fonctions aux- « quelles ils les ont employés. »

Enfin, les art. 1784 du Code Napoléon et 103 du Code de commerce, obligent les entrepreneurs de transports à veiller à la conservation des objets qui leur sont confiés.

Nous verrons bientôt les cas dans lesquels l'imprudence résulte, soit d'un délit, soit d'un quasi-délit, mais nous devons d'abord poser ce principe immuable qu'il y a responsabilité des Compagnies chaque fois qu'il y a faute de leur part ou de la part de leurs employés, c'est-à-dire chaque fois qu'il n'y a pas force majeure (1).

En vain les Compagnies repousseraient cette responsabilité en invoquant l'obligation où elles se trouvent de soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure toutes les mesures relatives à l'exploitation de leurs lignes; car, si elles avaient le droit d'agir ainsi, la surveillance de l'autorité administrative, loin de protéger les intérêts légitimes du public, leur deviendrait au contraire essentiellement préjudiciable.

143. Le principe de la responsabilité serait-il le même dans le cas où l'État serait propriétaire du chemin de fer sur lequel aurait lieu l'accident?

Oui, évidemment et en effet; l'État, les départements, les communes, les administrations et les établissements publics sont soumis au droit commun, en ce qui concerne la formation des obligations. Ils sont donc soumis aux réparations civiles qui pourraient atteindre un particulier, soit à raison d'un délit, soit à raison d'un quasi-délit (2).

(1) Voir n° 149.

(2) Dalloz, *Répertoire*, v° Responsabilité, n°s 638 et suiv.

C'est ce qui a été jugé à l'égard de toutes les administrations publiques, telles que l'octroi, les postes, le trésor.... C'est ce qui résulte notamment d'un arrêt de la Cour suprême en date du 30 janvier 1833, portant : « Que l'art. « 1384 est applicable aux employés des diverses adminis- « trations publiques. »

Du reste, ce point ne saurait être l'objet d'aucune contestation à l'égard des chemins de fer, en présence des dispositions formelles de l'art. 22 ainsi conçu de la Loi spéciale du 15 juillet 1845 : « Les concessionnaires ou fermiers « d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'État, « soit envers les particuliers, du dommage causé par les « administrateurs, directeurs ou employés à un titre quel- « conque au service de l'exploitation du chemin de fer. — « L'État sera soumis à la même responsabilité envers les « particuliers si le chemin de fer est exploité à ses frais et « pour son compte. »

Ce principe est utile à connaître, car les chemins de fer sont destinés à devenir, dans un temps plus ou moins rapproché, la propriété de l'État, et le jour où il en sera ainsi, le public sera heureux de savoir qu'il a vis-à-vis de l'État les mêmes droits que vis-à-vis des Compagnies (1).

144. Le principe de la responsabilité une fois établi, il reste à examiner quels sont les délits ou quasi-délits qui peuvent en amener l'application.

Il y a évidemment responsabilité dans le cas où l'accident a pour cause une infraction, de la part des employés

(1) Il n'en est pas de même en Belgique, où il a été jugé que l'État n'est pas civilement responsable du dommage causé par la faute des employés de cette administration. C'est du moins ce qui a été décidé par un jugement du tribunal correctionnel de Bruxelles du 26 juin 1846, et par deux arrêts de la Cour de cassation de Belgique, des 14 avril 1840 et 10 février 1841. (Pouget, *Des droits et obligations des divers commissionnaires*, t. IV, p. 517.)

de la Compagnie, à une disposition formelle, soit de la loi du 15 juillet 1845, soit de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846, car alors existe le délit prévu par les art. 319 et 320 ainsi conçus du Code pénal.

Art. 319 : Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence et *inobservation des règlements*, aura commis involontairement un homicide ou en aura involontairement été la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de 50 francs à 600 francs.

Art. 320 : S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution que des blessures ou coups, l'emprisonnement sera de six jours à deux mois, et l'amende sera de 16 francs à 100 francs.

Dans ce cas, la responsabilité de la Compagnie ne saurait être douteuse, l'existence du délit constaté à la charge, soit des employés de la Compagnie, soit de la Compagnie elle-même, entraînant nécessairement, aux termes du droit commun, la responsabilité de cette dernière.

145. Il en est évidemment de même au cas où l'accident a pour cause une infraction, soit aux règlements ministériels, soit aux arrêtés pris par les préfets sous l'approbation du Ministre, car alors les art. 319 et 320 sus-énoncés du Code pénal, sont encore applicables.

146. Mais y aurait-il responsabilité dans le cas d'inexécution d'une disposition réglementaire, pour l'application de laquelle il y aurait lieu d'apprécier les circonstances dans lesquelles on se trouve ?

Ainsi un règlement, en date du 15 mars 1856, a ordonné l'emploi des signaux détonnants *en cas de brouillards et de très-mauvais temps* (1).

(1) Voir nº 121, le texte de cet arrêté.

Lorsqu'un accident se produit et que la victime reproche aux agents de la Compagnie de n'avoir pas fait usage des signaux détonnants, celle-ci ne manque jamais de soutenir qu'elle était libre d'apprécier s'il était ou non nécessaire de les employer, que, par conséquent, son appréciation ne saurait être critiquée et engager sa responsabilité.

Nous avons vu, pour notre part, présenter ce système dans une affaire plaidée par nous devant le tribunal de Bourges (1); mais, à cela, M. le procureur impérial répondait avec beaucoup de raison, suivant nous, que la justice avait le droit de contrôler l'appréciation, faite par les employés de la Compagnie, des conditions atmosphériques dans lesquelles on s'était trouvé, et le tribunal a, sur notre demande, condamné la Compagnie de ce chef.

La non-exécution, par les employés de la Compagnie, d'une semblable disposition peut donc, suivant les circonstances, engager la responsabilité de cette dernière.

Il en serait de même dans le cas où l'emploi des dépêches télégraphiques, quoique simplement facultatif, n'aurait pas eu lieu au milieu de circonstances qui l'eussent rendu nécessaire.

En effet, comme le dit très-bien le rapport au Roi précédant la loi de 1845 : « Il ne faut pas oublier qu'indépendamment du règlement qui érige certains faits « en contravention, et qui les frappe de pénalités en dehors « de toutes conséquences fâcheuses (2), la loi sur la police « des chemins de fer s'applique, en cas d'accident, à tout « fait d'exploitation qui peut constituer une imprudence, « et qu'elle fait ainsi de la responsabilité de la Compagnie « le correctif de la liberté que le règlement a dû lui laisser. »

(1) *Gazette des Tribunaux* des 15 et 16 octobre 1860.
(2) Art. 21 de la loi du 15 juillet 1845.

147. Par la même raison, la responsabilité de la Compagnie se trouverait engagée, alors même qu'il n'y aurait violation d'aucun règlement, si du moins on constatait à sa charge ou à la charge de ses employés, un fait de maladresse, d'imprudence, d'inattention, de négligence, pouvant constituer le délit d'homicide ou de blessures involontaires, prévu par les art. 319 et 320 du Code pénal (1).

En effet, les mesures prises par l'Administration supérieure, dans l'intérêt de la circulation des voyageurs, ne sauraient mettre obstacle à l'application des dispositions de droit commun non prévues par ces règlements spéciaux.

Ces mesures ont pour but de permettre au juge de prononcer une pénalité, alors même que l'infraction aux règlements n'a causé aucun accident ; par ce moyen, on assure le respect des règlements destinés à prévenir des catastrophes.

Mais, dès qu'un accident se produit, les Compagnies se trouvent soumises à la loi commune (art. 319 et 320 du Code pénal) sans préjudice de l'application de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, dans le cas où l'accident a pour cause une infraction aux ordonnances et règlements spéciaux.

Ainsi, le permis de mettre une voiture en circulation, émané de l'autorité publique, n'empêcherait pas que la Compagnie fût responsable au cas où l'état de cette voiture deviendrait la cause d'un accident. C'est ce qui avait

(1) Cour de cassation (Chambre des requêtes), 19 août 1863.— La Cour décide, avec raison, que l'autorité judiciaire, par une décision semblable, ne s'immisce pas dans les fonctions administratives, du moment que, sans rien prescrire d'une manière générale et pour l'avenir, elle se borne à déclarer dans le passé, et relativement au fait litigieux, l'insuffisance des précautions, et à en déduire comme conséquence la responsabilité de la Compagnie.

été décidé à l'égard des Messageries par un arrêt de la Cour suprême du 9 août 1837 (1).

Or, le principe doit être incontestablement le même à l'égard des Compagnies de chemins de fer, la mise en circulation des voitures des chemins de fer étant, comme celle des Messageries, soumise à un examen préalable des agents de l'Administration (2).

146. Reste à examiner la question de savoir si la responsabilité existe, alors qu'il n'y a pas de délit d'imprudence de la part des employés de la Compagnie : par exemple, dans le cas où la poursuite entamée contre eux s'est terminée par une ordonnance de non-lieu ou par un acquittement, et dans celui où il n'y a pas eu de poursuite correctionnelle, soit de la part du ministère public, soit de la part des victimes de l'accident.

S'il y a simplement ordonnance de non-lieu, la question ne saurait être douteuse, car, dans ce cas, l'innocence du prévenu n'est pas irrévocablement reconnue. Si l'on découvre plus tard des charges nouvelles, l'instruction sera reprise, et peut-être interviendra-t-il un jugement de condamnation.

S'il y a acquittement prononcé par le tribunal, ou si la victime intente un procès civil sans qu'il y ait de poursuite, alors il n'y a pas légalement délit, quelles que soient les causes de cet accident.

Cependant nous pensons que, dans ce cas encore, la Compagnie peut être déclarée responsable suivant les circonstances de la cause. En effet, il peut y avoir imprudence et non délit.

L'imprudence doit donner lieu suivant sa gravité à l'application, soit des art. 319 et 320 du code pénal, soit de l'art. 1382 du Code Napoléon.

(1) Devil. et Car., 1837, 1, 813.
(2) Ordonnance de 1846, art. 15.

Si elle est assez grave peur constituer un délit, son auteur se trouve soumis à la répression éditée par les lois pénales.

Si, au contraire, elle n'a pas la gravité nécessaire pour constituer un délit, elle peut néanmoins constituer un quasi-délit, une faute qui rend son auteur responsable de simples réparations civiles aux termes des dispositions du Code Napoléon. C'est là un principe admis, avec raison, par la jurisprudence et notamment par plusieurs décisions s'appliquant d'une manière spéciale à des accidents arrivés sur les chemins de fer. Nous croyons devoir reproduire ici quelques-uns des motifs donnés par la Cour de Paris, à l'appui de ce système, dans un arrêt en date du 5 mai 1860 (1).

« Considérant qu'il appartient au juge de vérifier la na-« ture et la qualité des faits qui lui sont soumis... pour don-« ner effet au principe de droit et d'équité qui distingue « la faute du délit.... Que si, parmi les faits articulés, au « nom de l'appelant, on relève le défaut d'éclairage de « la gare et de la machine, et la négligence du conducteur, « qui n'aurait pas donné le signal du départ en entrant en « gare, et si, dans ces griefs, on peut trouver certains élé-« ments du délit prévu par l'art. 319 du code pénal, il faut « reconnaître que la demande s'appuie encore sur d'autres « faits qui, sans rentrer aucunement dans la définition de « la loi pénale, suffiraient seuls pour engager la responsa-« bilité de la Compagnie dans les termes de l'art. 1382 du « Code Napoléon (2). »

Il faut donc, suivant nous, regarder comme constant que la responsabilité des employés des Compagnies, et par

(1) *Gazette des Tribunaux* du 12 mai 1860.

(2) Voir également jugement du tribunal civil de la Seine du 19 juin 1858, n° 149, et *Gazette des Tribunaux* du 4 juillet 1858. — Dalloz, *Répertoire*, v° Responsabilité, n°s 98 et suiv.

suite des Compagnies elles-mêmes, en cas d'accidents, existe, soit qu'il y ait une imprudence grave constituant le délit prévu par les art. 319 et 320 du code pénal, soit qu'il y ait seulement un quasi-délit ou une faute pouvant donner lieu à l'application des art. 1382 et 1384 du Code Napoléon.

149. Le seul cas, dans lequel la responsabilité de la Compagnie devrait être dégagée, serait celui où celle-ci pourrait invoquer en sa faveur un cas de *force majeure.*

Nous disons de *force majeure*, car, suivant nous, le cas fortuit ne suffirait pas.

En effet, si le cas fortuit est un événement qui se produit, comme son nom l'indique, par hasard et sans avoir pour cause une imprudence caractérisée, un tel fait peut souvent être prévu et pourrait être évité par un surcroît de précaution.

Ainsi, dans une affaire où il s'agissait d'un accident ayant eu pour cause l'incendie d'un wagon chargé de bagages pendant la marche du train, le tribunal de la Seine condamna la Compagnie à des dommages-intérêts considérables (50,000 francs), en se fondant sur les motifs : qu'on ne saurait prétendre que l'incendie spontané d'une voiture chargée de bagages, exposée dans la saison des chaleurs aux ardeurs du soleil, soit un événement en dehors des prévisions; que de nombreux monuments de jurisprudence attestent combien il est arrivé souvent que de pareils faits se sont produits à la charge des voituriers et entrepreneurs de transports; que, dans l'espèce, le fourgon incendié devait être plus particulièrement l'objet de la vigilance des agents de la Compagnie; qu'ayant été plombé à la frontière, et devant ainsi rester fermé à tous jusqu'à Paris, il se trouvait, par cela même, privé de la surveillance

intérieure appliquée aux autres fourgons de bagages, dans lesquels demeurent, pendant la marche des convois, un ou plusieurs préposés; qu'il importait donc de le placer de manière à ce qu'il ne pût échapper à l'attention des chefs ou conducteurs du train, notamment à l'extrémité du convoi, ce qui, tout en le soumettant à une surveillance sérieuse, offrait l'avantage de prévenir toute possibilité de communication du feu avec les voitures de voyageurs ; que, si de telles précautions avaient été prises, c'est aux agents de la Compagnie, et non aux voyageurs, impuissants à se faire entendre, que seraient parvenus les premiers indices, à l'apparition desquels les signaux d'arrêt étant aussitôt donnés, toute espèce d'accident eût été évité (1).

Par conséquent, pour que la Compagnie se trouve dégagée de toute responsabilité, il faut qu'il y ait eu force majeure, c'est-à-dire qu'il n'ait pas été au pouvoir de celle-ci de prévoir l'événement, qu'elle n'ait pas eu les moyens de le prévenir ou d'en atténuer les conséquences, et qu'elle ait usé de toutes les précautions que la prudence devait lui suggérer.

149 *bis*. Ainsi une Compagnie de chemin de fer ne saurait, pour établir la force majeure, arguer de l'insuffisance de l'outillage ni des habitudes du service.

C'est ce que la Cour a décidé, avec raison, dans une espèce où la machine, qui avait causé un accident, marchait le tender en avant.

La Compagnie prétendait s'exonérer de toute responsabilité en soutenant que, si la machine marchait le tender en avant, cela venait de ce qu'il n'y avait pas de plaque à la station d'où elle était partie ; elle s'appuyait sur l'usage suivi avant l'événement et même sur une prétendue auto-

(1) Jugement précité (n° 148) du tribunal civil de la Seine, en date du 19 juin 1858. (*Gazette des Tribunaux* du 4 juillet 1858.)

risation administrative de faire marcher le tender en avant.

La justice a repoussé énergiquement ces moyens de défense, sur lesquels la Compagnie ne fondait plus sa défense en appel (1). Cela est trop juste, et nous ne comprenons pas, pour notre part, qu'un usage aussi déplorable puisse encore aujourd'hui être suivi au su et vu de l'Administration. Or, c'est ce qui a lieu cependant perpétuellement sur la ligne de Vincennes pour le service des voyageurs.

150. Une question délicate est celle de savoir si c'est

(1) Voir le texte de l'arrêt de la Cour en ce qui touche cette importante question :

« La Cour, attendu que la responsabilité a été reconnue par la sentence des premiers juges, à laquelle la Compagnie acquiesce par ses conclusions; qu'il ne s'agit plus que de savoir si la faute reprochée aux agents du chemin de fer est atténuée par celle imputée à Faux, victime de l'événement, au point de justifier la faible indemnité de 2,000 francs, en présence d'un aussi grand malheur; Attendu que la faute de la Compagnie est capitale; qu'elle consiste à avoir fait marcher un train de marchandises, « le tender en avant de la locomotive, » ce qui est une contravention à l'art. 19 des règlements qui ont force de loi; Que cette disposition est motivée sur ce que le tender, placé en avant de la locomotive, empêche le machiniste de voir à temps les obstacles ou les causes de danger, d'avertir et d'arrêter les trains quand besoin est; Attendu que le tribunal attribue cette contravention à une insuffisance d'outillage, ce qui est loin d'être une excuse, pour une Compagnie qui, depuis 1845, a dû se mettre en mesure d'exécuter les règlements; que pour cela, une plaque tournante eût suffi; qu'eût-il été nécessaire, comme on le dit, de construire une rotonde, ni le temps ni les bénéfices n'auraient manqué pour cela; Que l'on se prévaut vainement de l'usage suivi avant l'événement, et même d'une prétendue autorisation administrative, de faire marcher le tender en avant; Que l'usage ne peut prescrire contre la loi, et n'est qu'une raison de plus pour ramener rigoureusement à son exécution ceux qui s'en écartent; Que, quant à une prétendue autorisation administrative, la Compagnie n'en justifie pas, et que l'on ne peut admettre qu'une autorité quelconque eût pu affranchir la Compagnie de l'observation d'un règlement de sûreté publique; que le retour au règlement, depuis la mort de Faux, est une sorte d'aveu par la Compagnie, de la faute par elle commise..... » — Arrêt du... (*Gazette des Tribunaux* des 15 et 16 septembre 1862. La *Gazette* n'indique pas la date de l'arrêt.)

au voyageur (demandeur) à prouver l'imprudence des employés de la Compagnie, ou à la Compagnie à établir la force majeure.

Au point de vue des principes généraux, le voyageur, étant demandeur, devrait établir l'imprudence commise, suivant lui, par les employés de la Compagnie. Mais les articles 1784 du Code Napoléon, et 103 du Code de commerce, établissent des règles spéciales au contrat de transport.

D'après ces diverses dispositions, le transporteur est chargé de veiller à la conservation des objets qui lui sont confiés; il est responsable de tout ce qui peut leur arriver pendant la route ; lorsqu'il se produit une avarie, il s'élève contre lui une présomption de faute qu'il doit faire tomber en prouvant la force majeure s'il veut être déchargé de toute responsabilité.

C'est ce qui a été jugé par plusieurs arrêts, relativement aux bagages des voyageurs, notamment par un arrêt de la Cour suprême en date du 1er mai 1855, cassant une décision de la Cour de Paris (1).

Or, si les voyageurs ont le désagrément d'être traités un peu comme des colis par les Compagnies de chemins de fer, au moins devraient-ils leur être assimilés en ce qui concerne les soins dus par les employés de la Compagnie (2). Si l'entrepreneur de transport doit rendre en bon

(1) Devil. et Car., 1855, 1, 437. — « Considérant, dit l'arrêt, qu'à la différence du cas prévu par l'art. 1382, dans lequel le fait, qui est la cause du dommage, doit être prouvé par celui qui en réclame la réparation, le cocher et l'entrepreneur de voitures de place, en vertu du contrat de louage qui les lie et les oblige envers le voyageur, sont responsables de plein droit envers ce dernier, et sans qu'il ait à faire aucune preuve sur la cause de la perte de ses bagages... »

(2) Nous ne pouvons comprendre, pour notre part, la distinction arbitraire établie par deux jugements du tribunal civil de la Seine, en date du 19 juin 1858. (*Gazette des Tribunaux* du 4 juillet 1858.)

état le colis qui lui est confié, s'il doit, en cas de perte ou d'avarie, être responsable chaque fois qu'il ne prouve pas le cas fortuit ou la force majeure, comment sa responsabilité serait-elle moins étendue en cas de mort ou de blessures des voyageurs !

Dira-t-on qu'il y a une distinction nécessaire à établir entre les voyageurs et les bagages ou les marchandises ; qu'en effet les voyageurs peuvent se garder et se conserver eux-mêmes, tandis que les bagages et les marchandises sont confiés d'une manière absolue à la garde et à la conservation du transporteur. Mais il y a là une confusion entre deux choses essentiellement distinctes, entre les mesures de précaution que peuvent prendre les voyageurs, celles que doit prendre le transporteur. Sans doute, le voyageur doit éviter de commettre une imprudence, par exemple, de mettre la tête hors de la portière, de descendre avant que le train soit arrêté, etc. ; mais il ne peut prendre, dans son intérêt, aucune mesure de précaution en ce qui concerne le service et se protéger, sous ce rapport, contre l'imprudence de la Compagnie.

En résumé, le transporteur est lié par un contrat ; s'il ne remplit pas ses obligations et ne fait pas arriver les voyageurs sains et saufs à destination, il est responsable, sauf à lui à se décharger en prouvant la force majeure.

C'est ce qui a été décidé par un jugement fortement motivé du tribunal civil de Bruxelles, et par un arrêt confirmatif de la Cour royale de la même ville (1).

(1) Jugement du tribunal de Bruxelles (26 mars 1859) :

Le Tribunal : « Attendu qu'il est avéré au procès que la Société défenderesse a délivré, le 31 mai 1858, à Thiriac, un coupon pour prendre place dans le convoi de Mons à Manage ; qu'il s'est ainsi formé entre elle et Thiriac un contrat de louage d'ouvrage et d'industrie.— Attendu que la partie de la demande relativement à laquelle il n'a pas été sursis de

151. Le principe des dommages-intérêts une fois admis par le tribunal, leur quotité est laissée, bien entendu, à son entière appréciation.

statuer, est basée sur l'inexécution de ce contrat de louage. — Attendu que les demandeurs font consister cette inexécution en ce que la Compagnie défenderesse n'a pas effectué avec soin le transport dudit Thiriac, celui-ci étant mort dans le trajet par suite d'un accident survenu au convoi. — Attendu que, pour apprécier le fondement de cette action, il faut examiner quelle est la nature et l'étendue des obligations incombant à la Compagnie défenderesse, en vertu du contrat de louage susdit. — Attendu qu'aux termes de l'art. 42 du cahier des charges pour la concession du chemin de fer de Mons à Manage, les concessionnaires ont contracté l'obligation d'exécuter constamment, avec soin, le transport des voyageurs. — Attendu que cette obligation implique le devoir contractuel d'user des précautions nécessaires pour préserver la personne des voyageurs de tout dommage provenant du service de la locomotion, et ce, indépendamment de l'exactitude et de la célérité des trains. — Attendu qu'en l'absence même de l'art. 42 du cahier des charges, les principes généraux qui régissent le louage d'ouvrage doivent encore conduire aux mêmes conséquences. — Attendu, en effet, qu'il résulte de la nature du contrat de louage, que les entrepreneurs de transport par terre et par eau sont tenus de toute faute à l'égard des personnes qu'ils se sont engagé à transporter ; qu'ils doivent exécuter ce transport avec soin, et par conséquent sans dommage pour les voyageurs. — Attendu que le transport, dans ces conditions, est même le seul objet du contrat, puisque l'obligation de conduire à destination dans le temps prescrit n'est qu'un dérivé de l'obligation générale qui vient d'être définie. — Attendu qu'il serait contraire à l'intention présumée des parties de supposer que les voyageurs n'ont eu en vue que d'arriver d'un lieu à un autre dans un temps donné, en négligeant de rien stipuler quant au point le plus important, à leur sécurité personnelle. — Attendu qu'il suit de ce qui précède que le voyageur qui a éprouvé un dommage en sa personne par suite du fait du transport peut, à juste titre, prétendre que l'entrepreneur n'a pas exécuté l'obligation dérivant du contrat de louage. — Attendu que c'est dans l'exécution du contrat seulement que le voyageur lésé peut puiser le droit à des dommages-intérêts, puisque c'est vainement qu'il invoquerait l'art. 1382 du Code civil en l'absence du contrat, si par exemple il avait pris indûment place dans un convoi sans se munir d'un coupon de parcours (*a*).

(*a*) Un tel motif nous paraît essentiellement contestable. En effet, si, dans ce dernier cas, la Compagnie n'était pas liée par le contrat de transport, elle n'en serait pas moins responsable, aux termes de l'art. 1382, dont l'application n'est pas subordonnée à l'existence d'un lien de droit entre la victime et l'auteur du dommage. Seulement, ce serait alors à celui qui se prétendrait lésé, à prouver la faute de la Compagnie ou de ses employés.

Cette quotité doit être fixée d'après les circonstances spéciales à chaque espèce. Elle dépend et de la gravité des résultats causés par l'accident et de la position qu'occupait la victime, c'est-à-dire du bénéfice qu'elle se procurait par

— Attendu que, conformément à la règle générale de l'art. 1147 du Code civil, l'entrepreneur, étant débiteur de l'obligation de transporter avec soin, ne peut échapper aux dommages-intérêts dus à raison de l'inexécution de son obligation, que s'il justifie que le défaut d'exécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part. — Attendu que ces principes sont énoncés dans les art. 1782 et 1783 du Code civil, en ce qui concerne le transport des choses, et que l'art. 1784 applique à ce cas spécial le principe général établi par l'art. 1147. — Attendu qu'il est impossible de concevoir une raison de différence entre le cas du dommage causé aux choses voiturées et celui du dommage occasionné aux personnes transportées, puisque les unes comme les autres sont confiées aux soins des entrepreneurs; que, loin de pouvoir restreindre, à l'égard des personnes, les obligations qui découlent du contrat de louage, il faut au contraire admettre que ces obligations sont plus strictes et doivent nécessiter des soins plus complets que les choses. — Attendu qu'on ne saurait dire, à l'appui d'une distinction entre les personnes et les choses, que les premières peuvent se garder et se conserver elles-mêmes, tandis que les secondes sont confiées d'une manière absolue à la garde et à la conservation des voituriers; qu'en effet, ce raisonnement implique confusion entre les soins et les mesures de conservation que les voyageurs peuvent et doivent prendre eux-mêmes, et ceux qui ne dépendent en rien de leur volonté, mais sont dévolus exclusivement aux entrepreneurs de transport et constituent les prestations à fournir par eux. — Par ces motifs, etc. »

Sur l'appel de la Compagnie du chemin de fer, arrêt confirmatif ainsi conçu de la Cour royale de Bruxelles, en date du 27 juillet 1859 :

La Cour : « Attendu qu'en recevant le sieur Thiriac dans le convoi qui est parti de Mons pour Manage, le 31 mai 1858, la Compagnie appelante avait contracté envers lui l'engagement de le transporter à sa destination dans le temps convenu et avec tous les soins que réclame la sûreté des personnes. — Attendu que l'inexécution de cet engagement, soit qu'elle consiste en ce que le convoi n'est pas arrivé en temps et lieu, soit qu'on la fasse consister en ce que le sieur Thiriac a péri dans le transport, se résout en dommages-intérêts (art. 1142 C. civ.), à moins que le débiteur ne justifie que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée (art. 1147 C. civ.), ou bien qu'elle est la suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit qui l'a empêché de faire ce à quoi il était obligé. — Par ces motifs... »

son travail, et de l'avenir qu'elle créait au profit de sa famille.

Si les tribunaux ne sont pas suffisamment fixés sur la durée des effets de l'accident, ils peuvent accorder une indemnité provisionnelle et remettre à un temps plus éloigné pour prononcer définitivement sur la demande, à l'époque où il sera permis de savoir, par exemple, si l'infirmité causée par l'accident sera incurable.

152. La fixation des dommages-intérêts peut être faite assez facilement par les tribunaux, chaque fois que l'accident a produit sur la victime un effet déterminé, tel que perte ou détérioration d'un membre, etc.

Mais cette appréciation devient incontestablement beaucoup plus difficile, lorsque la victime, sans avoir aucune blessure, éprouve une violente commotion. Nous avons eu un exemple de ce résultat, encore assez fréquent, des accidents de chemins de fer dans une affaire plaidée par nous devant le tribunal de Béziers. Les médecins déclaraient que, si le voyageur victime de l'accident pouvait, dans un temps plus ou moins rapproché, recouvrer complétement la santé, il pouvait tout aussi bien être frappé pour toujours d'aliénation mentale (1).

Dans une affaire de cette nature le tribunal peut accorder immédiatement une somme déterminée, ou condamner seulement la Compagnie à une provision en se réservant de statuer plus tard selon le résultat définitif de l'accident.

153. Si l'accident a causé à une famille un de ces préjudices moraux que l'argent ne saurait réparer, le tribunal ne peut pas prononcer de dommages-intérêts.

(1) Le tribunal accorda, dans l'espèce, une indemnité définitive de 8,000 francs.

Mais ce cas sera bien rare, car la perte d'un membre de la famille est presque toujours, non-seulement une perte cruelle au point de vue des sentiments du cœur, mais encore une cause de préjudice matériel.

Nous ne pensons pas, du moins, que nos tribunaux se montrent disposés à consacrer l'étrange doctrine adoptée par la Cour suprême de l'Ohio et d'après laquelle : une femme n'étant d'aucune valeur pécuniaire pour son mari, le mari qui vient à perdre sa femme dans un accident de chemin de fer est sans droit pour réclamer à la Compagnie des dommages-intérêts (1).

Sans parler du charme que la femme apporte dans la vie d'intérieur, n'est-elle pas encore utile à son mari et à sa famille par les soins qu'elle donne à la direction du ménage et le dévouement avec lequel elle élève ses enfants !

Ceux-ci, eux-mêmes, ne sont-ils pas destinés à soutenir leurs parents dans leur vieillesse, et par conséquent leur perte ne causerait-elle pas un préjudice pécuniaire? Il est donc, selon nous, bien peu de cas où le tribunal doive se trouver en face d'un préjudice purement moral ne pouvant donner lieu à l'allocation de dommages-intérêts.

153 *bis.* On s'est demandé si l'allocation faite, même à titre définitif, par les tribunaux à la victime d'un accident peut mettre obstacle à une nouvelle demande en dommages-intérêts.

Il est évident que, si la position de la victime ne s'aggrave pas depuis le premier jugement, sa nouvelle demande est mal fondée. Mais si, au contraire, la situation s'aggrave, si des résultats, non prévus par le premier jugement, viennent à se produire, la victime a droit à des dommages-intérêts.

Si, par exemple, elle ne demande tout d'abord de dom-

(1) Pouget. *Des droits et des obligations des divers commissionnaires,* p. 517, note 4.

mages-intérêts que pour une infirmité temporaire et que, plus tard, la maladie devienne incurable, le premier jugement ne fait pas obstacle à une demande nouvelle. C'est ce qu'a jugé un arrêt de la Chambre des requêtes de la Cour de cassation du 10 décembre 1861 (1).

154. Mais que décider s'il y a imprudence et de la part des employés de la Compagnie et de la part de la victime?

Si l'on en croit les Compagnies de chemins de fer, la justice doit refuser dans ce cas tous dommages-intérêts.

Nous ne sommes point de cet avis.

Nous comprenons bien que la victime n'obtienne pas, lorsqu'elle s'est montrée imprudente, la somme de dommages-intérêts à laquelle elle aurait droit si elle n'avait aucun reproche à se faire; mais la faute commise par la victime ne saurait faire disparaître celle des employés de la Compagnie. Ce qui nous semble juste, c'est que le tribunal apprécie le degré de gravité des imprudences commises par chacune des parties, et fixe en conséquence l'indemnité à allouer au demandeur. Tel est du reste le principe consacré plusieurs fois par la jurisprudence; ainsi la Cour de Paris a, le 18 août 1860 (2), prononcé contre la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest une condamnation à 25,000 fr. de dommages-intérêts au profit d'un sieur Camus mécanicien, en ayant soin de mentionner dans les motifs de son arrêt que la victime aurait obtenu une somme plus importante si elle n'avait eu elle-même une imprudence à se reprocher (3).

(1) *Gazette des Tribunaux* du 11 décembre 1861.

(2) Voir le *Droit* du 19 août 1860.

(3) Le même principe a été admis, par la Cour de Bourges, dans un arrêt du 19 décembre 1860 (aff. Vogel), et par la Cour de Lyon (arrêt du 25 juin 1862) :

« Attendu, dit cet arrêt, que, s'il y a eu imprudence de la part de Demaison « (la victime), en ce qu'il aurait mal placé la main qui a été mutilée, il n'en

155. Les accidents qui trop souvent se produisent sur les voies ferrées ont donné l'idée d'établir des assurances spéciales. Dès 1849, ce système a été appliqué en Angleterre où il fonctionne à l'avantage de tous. Étendu en 1853 à l'Allemagne et à l'Amérique, il a été mis en pratique en France par la Compagnie d'assurances *la Caisse paternelle.*

Celle-ci, en effet, a été autorisée par un décret impérial du 12 mars 1856 : « A joindre à ses opérations d'assurances « sur la vie celles contre les accidents de chemins de fer. »

La Compagnie assure tous les voyageurs âgés de plus de cinq ans et circulant sur les chemins de fer de l'Europe contre les accidents qui peuvent leur arriver en cours de voyage, à l'exception de ceux qui seraient la suite de la guerre, de l'emploi de la force armée, des révoltes, des tremblements de terre.

Les voyageurs sont divisés en trois classes, non pas suivant la classe de voitures qu'ils occupent dans les chemins de fer, mais d'après la prime payée, laquelle donne lieu dans chaque classe à une indemnité différente. Ainsi, un voyageur voyageant en 1e classe dans les voitures d'un chemin fer peut prendre une assurance de 2e ou de 3e classe, et réciproquement.

L'assurance peut se faire soit au parcours, soit à l'abonnement : malheureusement l'assurance par abonnement paraît être aujourd'hui la seule appliquée par la Compagnie concessionnaire.

Le voyageur qui veut obtenir une assurance au parcours

« résulterait pas que la responsabilité de la Compagnie devrait être écar-
« tée, mais seulement que cette imprudence devrait être prise en consi-
« dération dans la fixation des dommages-intérêts, de manière à faire à
« chacun la part de sa faute et de son imprudence ; que c'est en suite de
« cet examen, auquel la Cour s'est livrée, que sera fixée l'indemnité. »
(*Gazette des Tribunaux* du 2 octobre 1862.)

doit payer, avant le départ, contre la remise qui lui sera faite d'un bulletin constatant l'assurance :

Pour un parcours de 150 kilomètres :

1re classe (d'assurance).....	15	centimes.
2e classe.....	10	—
3e classe.....	5	—

Jusqu'à 400 kilomètres :

1re classe (d'assurance).....	30	centimes.
2e classe.....	20	—
3e classe.....	10	—

Au delà de 400 kilomètres :

1re classe (d'assurance).....	60	centimes.
2e classe.....	40	—
3e classe.....	20	—

Les abonnements peuvent être soit d'un jour, soit d'un mois à une année inclusivement.

Les tarifs pour les bulletins d'assurance valables pendant 24 heures sont de :

1re classe (d'assurance).....	45	centimes.
2e classe.....	25	—
3e classe.....	15	—

Les tarifs pour l'abonnement d'un mois, trois mois, six mois, un an sont de :

DÉSIGNATION DES CLASSES.	1 MOIS.	3 MOIS.	6 MOIS.	1 AN.
	fr.	fr.	fr.	fr.
1re classe (d'assurance).....	4	9	15	25
2e classe.....	3	6	10	16
3e classe.....	2	5	8	12 (1)

(1) Ce mode d'assurances étant en général assez peu connu, nous

Il est, suivant nous, vivement à regretter que les abonnements soient seuls mis en pratique; car le bienfait des assurances contre les accidents se trouve ainsi considérablement restreint. Nous voudrions que l'usage des bulletins d'assurances au parcours devînt essentiellement géné-

croyons devoir reproduire les dispositions principales des statuts de la Compagnie d'assurances *la Caisse paternelle :*

Art. 1er. La Société anonyme, constituée à Paris, sous le titre de *Caisse paternelle*, Compagnie d'assurances sur la vie humaine, prendra la dénomination de :

Caisse paternelle, Compagnie d'assurances générales sur la vie humaine et *contre les accidents sur les chemins de fer.*

Art. 2. Les opérations de la Société comprennent :

3° Les assurances contre les accidents sur les chemins de fer.

L'effet de ces assurances est de réparer par une indemnité en argent, dont le chiffre sera subordonné à l'importance de la prime, ainsi qu'à la nature et à la gravité de l'accident, les dommages corporels éprouvés par les voyageurs des deux sexes sur les chemins de fer.

Art. 9. La Société assure les voyageurs contre tous les accidents qui peuvent leur arriver en cours de voyage sur les chemins de fer, à l'exception toutefois de ceux qui seraient la suite de la guerre, de l'emploi de la force armée, des révoltes, des tremblements de terre. Elle n'assure pas les enfants au-dessous de cinq ans. Elle est tenue d'indemniser l'assuré personnellement, et, en cas de mort, ses héritiers, dans les conditions et proportions ci-après :

Art. 10. *Première classe.* — 1° Blessures entraînant incapacité temporaire de travail, 10 francs par jour, sans que l'indemnité puisse, dans aucun cas, et quelle que soit la durée de l'incapacité de travail, dépasser 1,200 francs; 2° Blessures entraînant incapacité de travail pour toute la vie, 15,000 francs; 3° accidents suivis de mort dans les trois mois, 25,000 francs.

Deuxième classe. — 1° Blessures entraînant incapacité temporaire de travail, 6 francs par jour, sans que l'indemnité puisse, dans aucun cas, et quelle que soit la durée de l'incapacité de travail, dépasser 800 francs; 2° Blessures entraînant incapacité de travail pour toute la vie, 10,000 fr.; 3° Accidents suivis de mort dans les trois mois, 16,000 francs.

Troisième classe. — 1° Blessures entraînant incapacité temporaire de travail, 5 francs par jour, sans que l'indemnité puisse, dans aucun cas, et quelle que soit la durée de l'incapacité de travail, dépasser 600 francs; 2° Blessures entraînant incapacité de travail pour toute la vie, 7,500 fr.; 3° Accidents suivis de mort, dans les trois mois, 12,000 francs.

« L'indemnité sera réglée d'après le tarif suivant, dans les cas qui y sont indiqués :

« 1° Perte des deux mains, ou des deux bras, ou des deux pieds,

ral; que dans chaque gare, à côté du bureau de distribution des billets de places, se trouvât un bureau de distribution

ou des deux yeux, 75 p. 100 de la somme fixée pour le cas de mort.

« 2° Perte de l'œil droit, ou du bras droit, de la main droite, 60 p. 100 de cette somme.

« 3° Perte de la main gauche ou du bras gauche ou d'un pied, 50 p. 100 de ladite somme.

« 4° Perte de l'œil gauche, 30 p. 100 de la même somme. »

Pour toute autre mutilation, la Société ne paye plus que le secours fixé pour le cas d'incapacité de travail.

Art. 11. Dans tous les cas où une indemnité sera due par la Compagnie, elle sera, après la constatation régulière du sinistre qu'elle aura pour objet de réparer, et l'établissement du droit des réclamants, remise en espèces et sur quittance à ces derniers.

Par la quittance de l'indemnité, la Société sera subrogée aux droits de l'assuré, jusqu'à concurrence des sommes qu'elle aura payées, et elle exercera en son nom, dans cette limite, tout recours contre les personnes ou les Compagnies responsables de l'accident, sans préjudice du droit de l'assuré, de poursuivre directement, et ainsi qu'il avisera, la Compagnie du chemin de fer, à l'effet d'obtenir le complément d'indemnité auquel il pourrait avoir droit.

Art. 12. Dans le cas où la fixation définitive de l'indemnité sera subordonnée à la durée de l'incapacité de travail, ou aux suites consécutives de l'accident, l'assuré recevra par jour les sommes déterminées par l'article 10, à titre d'avance, sur la somme qui lui sera définitivement allouée, ou à ses héritiers, pour le cas d'accident suivi de mort.

Art. 13. Toute action en réclamation contre la Compagnie est éteinte trois mois après l'accident.

Art. 14. Pour être assuré et avoir droit, en cas de sinistre, à l'une des indemnités fixées en l'article 10, tout voyageur, sur un chemin de fer, sans distinction de sexe, âgé de plus de cinq ans, devra payer la prime suivante avant le départ, contre la remise qui lui sera faite d'un bulletin de la Compagnie, constatant l'assurance :

Parcours jusqu'à 150 kilom. : première classe, 15 centimes ; deuxième classe, 10 centimes ; troisième classe, 5 centimes ; jusqu'à 400 kilomètres 30 centimes, 20 centimes et 10 centimes; au delà de 400 kilomètres 60 centimes, 40 centimes et 20 centimes.

Art. 15. Il sera aussi délivré aux voyageurs des bulletinsd'assurances, valables pour un jour entier de vingt-quatre heures. Ces bulletins produiront les mêmes effets en faveur de l'assuré que le bulletin de voyage ; ils seront datés et signés comme ceux-ci par le Directeur ; ils porteront aussi le timbre sec de la Compagnie, mais ils ne mentionneront que leur nature et le nom de l'assuré.

Les primes seront également payées d'avance, et d'après le tarif sui-

des bulletins d'assurances, de telle sorte que chaque voyageur pût, au moment de son départ, prendre successivement ses billets de place et d'assurance. Alors seulement, l'idée éminemment utile de l'assurance contre les accidents de chemins de fer recevrait une application générale qui deviendrait un véritable bienfait pour tous.

Mais, telle qu'elle est établie aujourd'hui, cette assurance présente déjà des avantages qu'il est impossible de méconnaître, et l'on ne saurait trop encourager, selon nous, la Compagnie qui s'efforce d'appliquer en France un système généralement adopté dans les pays voisins.

Ce système répond à un besoin qui, jusque-là, n'avait reçu aucune satisfaction. En effet, si, comme nous l'avons dit, les Compagnies de chemins de fer doivent être déclarées responsables chaque fois qu'elles n'établissent pas la force majeure, nous devons reconnaître que la jurisprudence est loin d'adopter ce principe d'une manière unanime, et que le plus souvent la responsabilité des Compagnies n'est pas prononcée lorsqu'il n'y a pas un fait spécial d'imprudence constaté à la charge de la Compagnie ou de ses employés.

Or, le dommage causé dans ce cas et qui ne serait peut-être pas réparé sans l'assurance, le sera complétement au contraire par elle. Ainsi, chaque fois qu'un accident se sera produit, le voyageur assuré pourra toucher l'indemnité attachée à la prime qu'il aura payée; le seul cas où il n'aurait pas droit à l'indemnité serait celui d'une force majeure déterminée, telle que la guerre, l'emploi de la force armée, les révoltes et les tremblements de terre.

D'un autre côté, le voyageur assuré contre les accidents

vant : Première classe, 45 centimes; deuxième classe, 25 centimes; troisième classe, 15 centimes.

Il appartiendra au Conseil d'administration de réduire les tarifs compris au présent article et dans l'article précédent, s'il le juge utile aux intérêts de la Compagnie.

ne perd en aucune façon le droit de réclamer des dommages-intérêts à la Compagnie du chemin de fer en même temps qu'à la Compagnie d'assurances.

En effet, aux termes de l'art. 3 du décret précité du 12 mars 1856 : « Il est expressément interdit à la Société (*la « Caisse paternelle*), sous peine de retrait de l'autorisation « relative aux assurances contre les accidents de chemins « de fer, de contracter avec des concessionnaires de che- « mins de fer aucuns traités ou conventions ayant pour ob- « jet de les décharger ou de les couvrir directement ou « indirectement de tout ou partie des responsabilités pé- « cuniaires ou autres qu'ils peuvent encourir en cas d'ac- « cidents. »

Cette disposition est fort sage, puisque, sans elle, les Compagnies de chemins fer auraient pu, par des traités avec les Compagnies d'assurances, se décharger, au détriment des voyageurs, d'une partie de leur responsabilité ; elles se seraient vues ainsi à l'abri des lourdes indemnités qui sont parfois prononcées contre elles, et n'auraient eu à payer que le montant des indemnités prévues par les contrats d'assurances. Mais, s'il est juste que le voyageur ne perde pas, par le fait de l'assurance, le droit de réclamer des dommages-intérêts contre la Compagnie du chemin de fer, il est juste aussi que l'indemnité touchée par lui de la Compagnie d'assurances soit défalquée de l'indemnité totale qu'il aurait eu le droit d'obtenir de la Compagnie du chemin de fer, s'il n'avait pas été assuré.

Aussi, d'après l'art. 11 des statuts de la *Caisse paternelle :* « Par la quittance de l'indemnité payée à l'assuré, la Com- « pagnie est subrogée aux droits de l'assuré, jusqu'à con- « currence des sommes qu'elle aura payées ; elle exerce en « son nom, dans cette limite, tout recours contre les per- « sonnes ou les Compagnies responsables de l'accident, « sans préjudice du droit de l'assuré de poursuivre direc-

« tement, et ainsi qu'il avisera, la Compagnie du chemin « de fer, à l'effet d'obtenir le complément d'indemnité au- « quel il pourrait avoir droit. »

156. Le préjudice éprouvé par la victime elle-même, ou par sa famille en cas de mort, peut être bien heureusement établi en France par tous les genres de preuves. Notre législation et notre magistrature laissent aux réclamants la plus grande latitude pour justifier du préjudice allégué, et cet état de choses ne saurait présenter aucun inconvénient puisque les tribunaux sont libres de repousser toute demande qui ne leur paraît pas juste (1).

157. Dans le cas où il y a lieu à poursuivre la réparation du préjudice causé par un accident, les règles de la compétence, soit au point de vue de la matière, soit au point de vue du domicile, sont les suivantes.

S'il y a poursuite à la requête du ministère public, le procès s'engage devant le tribunal correctionnel de l'arrondissement dans lequel a eu lieu l'accident.

Les voyageurs victimes de cet accident peuvent, ou se porter parties civiles dans le procès correctionnel, ou intenter un procès civil directement contre les employés qui se sont montrés imprudents. Dans ce dernier cas, il y a lieu d'intenter l'action, non devant le tribunal du siége social, mais

(1) Ce n'est pas en France que pourrait se produire le cas suivant, cité par M. Zürch, président de chambre à la Cour suprême de Bavière, dans sa *Monographie comparée des Codes de procédure civile de la France et de l'Allemagne* : « Un tribunal de la Hesse électorale, ayant à fixer « le chiffre des dommages-intérêts réclamés par une veuve, contre celui « qui, par imprudence, avait causé la mort de son mari, imposa à cette « pauvre veuve la preuve par *les voies légales de l'âge que le défunt « aurait pu probablement atteindre s'il n'eût pas été tué.* » (*Gazette des Tribunaux* du 14 septembre 1860.) N'est-ce pas là une étrange et amère dérision, en présence de la perpétuelle incertitude que les lois divines donnent à l'homme sur la durée de sa vie!

devant le tribunal du domicile des employés eux-mêmes, en ayant soin d'assigner la Compagnie comme civilement responsable du fait de ses employés.

S'il n'y a pas de poursuites à la requête du ministère public, les victimes peuvent intenter :

Soit un procès correctionnel, par voie de citation directe, devant le tribunal de l'arrondissement dans lequel a eu lieu l'accident, tant contre les employés auteurs du délit de blessures par imprudence que contre la Compagnie comme civilement responsable ;

Soit un procès civil devant le tribunal civil du domicile des employés, tant contre les employés que contre la Compagnie comme civilement responsable.

On voit que, dans toutes ces hypothèses, il est inutile de porter l'action devant le tribunal du domicile social de la Compagnie. Cela ne pourrait être nécessaire en cas d'accident, d'après la jurisprudence la plus généralement adoptée aujourd'hui, que si les victimes ne pouvaient adresser de reproches qu'à la Compagnie elle-même, par exemple dans le cas où l'accident serait dû au mauvais état, soit de la voie, soit du matériel roulant, ou bien encore dans le cas où l'accident serait dû à l'imprudence des conducteurs, chefs de train et autres employés qui font leur service sur toute l'étendue de la ligne (1).

158. Quoique le cadre que nous nous sommes tracé ne nous permette pas d'examiner, d'une manière approfondie, toutes les règles spéciales aux cas d'accidents arrivés aux agents et ouvriers des chemins de fer, nous croyons devoir mentionner quelques-unes des décisions judiciaires les plus importantes en cette matière si digne d'intérêt.

Pour tout ce qui concerne les éléments constitutifs de la

(1) Voir *Gazette des Tribunaux* des 14 et 15 janvier 1861.

responsabilité des Compagnies, les règles sont évidemment les mêmes, que l'accident ait frappé des employés ou des voyageurs.

Mais, lorsque l'accident a frappé des employés et que ceux-ci intentent une action en dommages-intérêts, la Compagnie ne manque pas d'opposer qu'il y a imprudence de la part de la victime. C'est à la justice à apprécier la valeur d'une telle allégation. Ainsi, il est aujourd'hui reconnu que les chefs de trains ne peuvent faire aux stations le contrôle des billets, les voyageurs descendant le plus souvent des voitures dès que le train s'arrête quelques minutes. Les employés sont donc obligés de faire le contrôle pendant la marche du train en suivant le long des marchepieds. Or, si l'employé, en se livrant à ce travail, est victime d'un accident, et si la Compagnie lui reproche d'avoir commis une imprudence grave, cette défense devra être repoussée sans hésitation par la justice. Il ne saurait être permis à personne, pas même aux puissantes Compagnies de chemins de fer, de reprocher à la victime une imprudence qu'elles auraient elles-mêmes rendue nécessaire.

Il a même été jugé qu'une Compagnie de chemin de fer est responsable de l'accident survenu à un de ses ouvriers lors même que ce dernier aurait été atteint en état d'infraction aux règlements, si l'infraction a été commise sous l'influence d'un sentiment généreux et pour préserver d'un immense danger un grand nombre de voyageurs (1).

Lorsqu'un accident arrive à un employé, la Compagnie lui conserve provisoirement, tout au moins son traitement, mais le plus souvent aussi l'employé se trouve par suite de l'accident dans l'impossibilité la plus absolue de remplir les mêmes fonctions qu'auparavant. Si, dans ce cas il accepte une nouvelle place, perd-il le droit de réclamer une

(1) Arrêt de la Cour impériale de Lyon, du 25 mai 1856. *Gazette des Tribunaux* des 13 et 14 octobre 1856.)

indemnité de la Compagnie? Nous ne le pensons pas ; cependant cela paraitrait résulter d'un arrêt de la Cour de Lyon (*Gazette des Tribunaux* du 1er septembre 1860).

D'un autre côté, l'employé peut craindre, s'il accepte une place, d'être plus tard renvoyé à une époque où il n'aurait plus le droit d'actionner la Compagnie. Tout dernièrement encore, un employé, blessé par un accident ayant accepté une place et s'étant vu plus tard remercié, avait intenté, plusieurs années après l'accident, une action contre la Compagnie de l'Est; celle-ci opposait à la demande une fin de non-recevoir résultant de ce qu'elle avait pour objet une prétendue imprudence ayant le caractère d'un délit, que, l'action correctionnelle se trouvant éteinte (3 ans), il en était de même de l'action civile aux termes des art. 637 et 638 du Code d'instruction criminelle. Le tribunal avait admis l'exception, mais la Cour de Paris (4e Chambre) l'a repoussée par un arrêt fortement motivé en date du 5 mai 1860 (1).

(1) La Cour : « En ce qui touche l'exception de prescription opposée par la Compagnie et tirée des dispositions des art. 2 et 638 du Code d'instruction criminelle. — Considérant d'abord, et sur la contre-exception de l'appelant que, dans les circonstances particulières de la cause, les secours et l'emploi donnés au blessé ont le caractère, non d'une grâce inspirée par la compassion et la charité, mais d'une satisfaction dont la Compagnie puisait alors le principe dans le sentiment honorable et vrai de sa propre responsabilité ; que sans tenir compte, malgré leur vraisemblance, de promesses qui auraient été faites par des agents qui n'avaient pas qualité pour obliger la Compagnie, et en appréciant uniquement, selon la commune intention des parties, le mode de réparation temporairement offert par l'une et accepté par l'autre, on y trouve la reconnaissance d'une véritable dette, et, comme conséquence de ce premier règlement amiable et provisionnel, une cause légale d'interruption de la prescription. — Considérant, en second lieu, et sans préjudicier à ce qui précède, que le caractère des faits imputés à la Compagnie ne saurait être nécessairement déterminé par la qualification qui ressort, pour quelques-uns de ces faits, du libellé de la demande et de l'articulation ; qu'en cette matière, il appartient au juge de vérifier la nature et la qualité des faits qui lui sont soumis, soit pour faire prévaloir le principe d'ordre public qui défend la recherche des faits délictueux lorsque le temps de la prescrip-

Assurément cette décision est pleine d'équité, mais c'est là un arrêt d'espèce et, d'ailleurs, il peut se rencontrer des circonstances où les motifs donnés par la Cour ne puissent pas recevoir application, si, par exemple, il y a eu procès correctionnel et que, plus tard, la victime de l'accident se fonde, pour intenter son action, sur les faits qualifiés délit par un jugement correctionnel.

Il est donc de la plus grande importance, pour les employés de chemins de fer victimes des accidents, d'intenter le procès s'ils veulent en faire un, dans les trois années qui suivent l'accident.

Nous avons vu (n° 155) que le voyageur assuré contre les accidents de chemins de fer a le droit de réclamer une indemnité à la Compagnie de chemins de fer, et ce que nous avons dit à cet égard s'applique incontestablement à l'employé de la Compagnie qui s'est assuré (1).

Ajoutons, en terminant, que le procès intenté par un ouvrier contre la Compagnie, pour avoir réparation du préjudice causé par un accident dont il aurait été victime,

tion est accompli, soit pour donner effet au principe de droit et d'équité qui distingue la faute du délit, et permet de demander la réparation du dommage occasionné par la faute, quand la réparation des torts causés par le délit ne pourrait plus être poursuivie. — Que cette distinction se présente d'elle-même dans les faits de l'espèce. — Que la partie publique qui les a connus au moment même où ils venaient de s'accomplir, ainsi que le constate le rapport du commissaire de surveillance administrative, n'y a pas trouvé les éléments d'un délit, puisqu'elle ne les a pas poursuivis. — Que si, parmi les faits articulés au nom de l'appelant, on relève le défaut d'éclairage de la gare et de la machine et la négligence du conducteur qui n'aurait pas donné le signal d'avertissement en entrant en gare, et si, dans ces griefs, on peut trouver certains éléments du délit prévu par l'article 319 du Code pénal, lesquels, à défaut d'interruption de la prescription, ne pourraient plus être l'objet de l'action civile, il faut reconnaître que la demande s'appuie encore sur d'autres faits qui, sans rentrer aucunement dans la définition de la loi pénale, suffiraient seuls pour engager la responsabilité de la Compagnie dans les termes de l'article 1382 du Code Napoléon. » (*Gazette des Tribunaux* du 12 mai 1860.)

(1) Nous croyons devoir donner ici le tarif adopté par la Compagnie

n'est ni de la compétence de l'autorité administrative (1),

d'assurances *la Caisse paternelle*, spécialement autorisée par le gouvernement à assurer contre les accidents de chemins de fer.

TARIF DES PRIMES A PAYER

PAR LES FONCTIONNAIRES, EMPLOYÉS ET OUVRIERS DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER, PAR ABONNEMENT D'UNE ANNÉE.

1re Catégorie.	2e Catégorie.	3e Catégorie.	4e Catégorie.
5 fr. par 1000 fr. pour les Ingénieurs, Chefs de service, Inspecteurs.	2 fr. 50 par 1000 fr. pour les Chefs de gare, Sous-ch. de gare, Agents de l'État.	10 fr. par 1000 fr. pour les Gardes de jour et de nuit, Cantonniers, Aiguilleurs, Mécaniciens, Chauffeurs.	7 fr. 50 par 1000 fr. pour les Conducteurs, Gardes-freins, Hommes d'équip., Ouvriers dans les gares et sur la voie.
Dans ces deux catégories, l'assurance ne peut être faite pour moins de 10,000 f ni dépasser 20,000 f.		Dans ces deux catégories, l'assurance ne peut être faite pour moins de 5,000 f ni dépasser 10,000 f.	

TARIF DES INDEMNITÉS A RECEVOIR.

			1re et 2e Catégorie.	3e et 4e Catég.
BLESSURES ENTRAINANT	DÉCÈS...	Imméd. ou dans les 3 mois..	de 10 000 f à 20,000 f.	de 5 000 f à 10,000 f
	INCAPACITÉ	temporaire de travail.....	10e par jour jusqu'à concurrence de 1,000 f.	5f par jour jusqu'à concurr. de 500f.
		de travail pour toute la vie....	60 %	60 %
	PERTE...	des 2 mains, des 2 bras, des 2 pieds ou des 2 yeux.....	75 %	75 %
		de la main droite, du bras droit ou de l'œil droit.....	60 %	60 %
		de la main gauche, du bras gauche ou d'un pied.....	50 %	50 %
		de l'œil gauche.....	30 %	30 %

de l'indemnité allouée pour le cas de mort.

Pour toute autre mutilation, la Société ne paye plus que le secours fixé pour les cas d'incapacité de travail.

(1) Arrêt du Conseil d'État du 16 août 1860 (DEVIL. et CAR., 1861, 2, 318).

ni de la compétence de la juridiction commerciale (1). C'est devant le tribunal civil que la demande doit être portée.

SECTION III. — Obligations des voyageurs.

SOMMAIRE.

159. Règlements affichés dans l'intérieur des voitures de voyageurs.
160. Obligations imposées aux voyageurs dans l'intérêt de leur sécurité.
161. Contravention commise : par le voyageur qui monte, en route, dans une voiture d'une classe supérieure à celle à laquelle son billet lui donne droit. — Par celui qui fait une partie du trajet sans être muni d'un billet.
162. Les voyageurs sont-ils obligés de représenter leurs billets pendant la route, à toute réquisition des agents de la Compagnie?
163. Les voyageurs peuvent-ils fumer pendant la route?
164. Le wagon est un lieu public. — Conséquences. — Outrage à la pudeur. — Injures. — Diffamation.

159. Des pancartes, placées dans l'intérieur des voitures, indiquent l'ensemble des obligations auxquelles sont soumis les voyageurs pendant la route.

Les dispositions portées ainsi à la connaissance du public sont extraites, soit de décrets ou d'arrêtés pris par les préfets sous l'approbation du Ministre des travaux publics, soit de règlements intérieurs rédigés par la Compagnie pour établir l'ordre du service. Dans le premier cas, l'infraction à ces dispositions constitue une contravention punie par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845; dans le second cas, au contraire, il n'y a pas de sanction légale à leur observation.

160. Au nombre des dispositions réglementaires auxquelles il n'est pas permis de contrevenir sans encourir la

(1) Arrêt de la Cour de Toulouse du 9 mars 1863 (Devil. et Car., 1863, 2, 210).

pénalité de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, se trouvent celles ayant pour but la sécurité des voyageurs.

Ainsi il est défendu aux voyageurs :

D'entrer dans les voitures ou d'en sortir autrement que par la portière qui fait face au côté extérieur de la ligne du chemin de fer ;

De passer d'une voiture dans une autre, de se pencher au dehors ;

Les voyageurs ne doivent, en outre, sortir des voitures qu'aux stations et lorsque le train est complétement arrêté (1).

161. Nous avons vu (2) qu'il y a contravention à l'art. 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 de la part du voyageur qui monte, au départ, dans une voiture d'une classe supérieure à celle indiquée par son billet.

Il y aurait également contravention au même article de la part du voyageur qui, pendant la route et notamment à une station où il changerait de train, monterait dans une voiture d'une classe supérieure à celle à laquelle son billet lui donne droit. Les voyageurs doivent donc, lorsqu'ils montent dans un train correspondant, examiner avec le plus grand soin dans quelles voitures ils prennent place.

Il y a encore contravention punissable de la part du voyageur qui, après avoir pris place dans un wagon avec un billet pour une station voisine, continue son voyage au delà de cette station et se procure ensuite un autre billet à l'une des dernières stations du convoi pour le présenter à la gare d'arrivée, comme s'il n'avait accompli que cette partie du trajet.

(1) Art. 63 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846. — Jugement du tribunal correctionnel de la Seine, du 22 avril 1847. (*Gazette des Tribunaux* du 23 avril 1847.)

(2) N° 62.

La Cour de Metz a jugé, par arrêt du 27 juin 1862, que ce fait constitue non le délit d'escroquerie ou de tentative d'escroquerie, à défaut, par la Compagnie, d'avoir fourni l'une des valeurs spécifiées dans l'art. 405 du Code pénal, mais seulement la contravention prévue par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 et par l'art. 63 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846, qui punit le fait d'occuper une place dans les voitures d'un chemin de fer sans être muni d'un billet (1).

162. Mais les voyageurs doivent-ils se soumettre au contrôle des agents des Compagnies de chemins de fer et exhiber en route leurs billets à toute réquisition?

Cette question présente un intérêt pratique considérable, car les discussions qui peuvent s'élever, à cet égard, entre les voyageurs et les employés des Compagnies de chemins de fer sont très-fréquentes.

La question s'est présentée en 1857 devant le tribunal correctionnel de Compiègne.

Le 27 mai 1857, M. B..., architecte à Paris, avait pris à la gare du Nord le train express se dirigeant vers Cologne. Quelque temps avant son arrivée à Compiègne, lieu de sa destination, M. B... fut réveillé par un employé du chemin de fer qui lui demanda son billet. M. B..., contrarié par ce réveil fort inopportun, suivant lui, répondit qu'il donnerait son billet au lieu de son arrivée, mais qu'il refusait de le montrer. Procès-verbal fut dressé à l'arrivée du train par M. le commissaire de surveillance à la gare de Compiègne et envoyé à M. le procureur impérial. M. B... fut, à la suite de ces faits, renvoyé devant le tribunal correctionnel de Compiègne.

Le ministère public soutint que M. B... avait commis une contravention : 1° à l'art. 63 de l'Ordonnance du 15

(1) Devil. et Car., 1862, 2, 540.

novembre 1846, d'après lequel : « Les voyageurs sont te-
« nus d'obtempérer aux injonctions des agents de la Com-
« pagnie ; » 2° à l'ordre de service n° 152 de la Compagnie du chemin de fer du Nord portant : « Qu'indépendamment
« de la vérification des billets à la sortie, il y aurait des
« vérifications faites, dans les voitures mêmes, pour re-
« chercher si les voyageurs ont tous des billets, s'ils sont
« réellement dans la classe à laquelle ils ont droit et s'ils
« n'ont point dépassé leur point de destination. »

La défense répondit que M. B... n'avait commis aucune contravention, qu'il avait pris un billet, était monté dans une voiture de la classe à laquelle son billet lui donnait droit, et n'avait pas dépassé sa destination. Elle repoussa l'application de l'ordre de service qui, n'ayant été revêtu d'aucun arrêté ministériel ou préfectoral, ne pouvait être obligatoire pour le public. « Faut-il donc, disait l'avocat
« du prévenu (1), que les voyageurs, qui ont payé leur place
« et qui espèrent goûter un peu de tranquillité pendant le
« trajet, soient exposés, aussi souvent que les agents le
« voudraient et suivant leur bon plaisir, à être à chaque ins-
« tant tourmentés par le contrôle en route qui, dans l'es-
« pèce, vu la composition du train, était sans aucune uti-
« lité ? Mais les colis, voyageant par la grande vitesse, ne
« sont assujettis aux opérations des agents de la Compagnie
« qu'au départ et à l'arrivée. Pourquoi donc les voyageurs
« seraient-ils moins bien traités? »

Ces raisons ne prévalurent pas auprès du tribunal qui condamna M. B... à 25 francs d'amende et aux dépens (2).

(1) Me Armand, avocat à la Cour impériale de Paris.

(2) Le tribunal :

« Attendu, en fait, qu'il résulte de l'instruction orale que, le 27 mai dernier, dans le trajet de Paris à Compiègne, le prévenu, qui voyageait en train express sur le chemin de fer du Nord, a, plusieurs fois, malgré l'invitation qui lui en était faite par les employés chargés de ce service, refusé de montrer le billet de première classe qu'il avait pris au départ. — Attendu,

Cette décision consacre un principe qui peut paraître rigoureux pour les voyageurs, mais que nous croyons juste. Il faut, en effet, que les agents des Compagnies de chemins de fer soient mis à même de constater toutes les fraudes que pourraient commettre les voyageurs; or, cela leur serait impossible s'ils n'avaient pas le droit de faire des vérifications en route. Comment reconnaître que des voyageurs sont montés, pendant le trajet, dans des voitures d'une autre classe que celle à laquelle leur donnaient droit les billets délivrés ? Comment savoir s'ils n'ont pas dépassé leur destination ?... Les vérifications au départ ne défendraient pas les Compagnies contre les fraudes qui seraient commises en route. Les vérifications à l'arrivée ne leur seraient pas plus utiles, car on sait que, sur plusieurs lignes, les voyageurs, en arrivant à destination, remettent leurs billets aux employés de la Compagnie *après* être descendus de voitures. Il est donc juste que les Compagnies fassent exécuter l'art. 63 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846, d'après lequel, nous l'avons dit, les voyageurs seront tenus d'obtempérer aux injonctions de la Compagnie.

Mais il faut reconnaître, d'un autre côté, que les vérifications en route étant très-désagréables pour les voyageurs, elles doivent être faites avec une excessive réserve. La trop

en droit, que l'Ordonnance réglementaire des chemins de fer, après avoir, dans son article 63, dit, entre autres prescriptions ayant pour objet la sûreté de ces chemins, que l'on n'entrerait pas dans les voitures sans avoir pris un billet, ajoute que les voyageurs sont tenus d'optempérer aux injonctions des agents de la Compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées au paragraphe ci-dessus.— Qu'exiger, dans le parcours, la représentation du billet reçu à la gare de départ, c'est assurer l'exécution de la disposition précitée.— Et que celui qui s'y refuse contrevient, à n'en pas douter, à l'article 63. — Attendu que toute contravention aux ordonnances portant règlement sur les chemins de fer est punie par l'article 21 de la loi de 1845. — Condamne le prévenu à 25 francs d'amende et aux dépens. » — Jugement du 24 juin 1857. (*Gazette des Tribunaux* du 3 septembre 1857.) »

grande fréquence de telles vérifications, surtout dans les trains de nuit, deviendrait un abus essentiellement préjudiciable aux voyageurs et dont chacun de nous a eu plusieurs fois assurément l'occasion de se plaindre.

Ces vérifications trop fréquentes ont pour résultat, non-seulement de fatiguer le voyageur, mais aussi d'amener nécessairement des confusions dans les billets des voyageurs qui occupaient le même compartiment, des échanges involontaires ayant souvent lieu lorsque l'employé remet les billets aux voyageurs après les avoir examinés.

En résumé, nous sommes d'avis que, si les agents ont le droit de faire des vérifications en route, ils doivent, du moins, les faire avec la plus grande réserve, et alors seulement que cela est nécessaire pour l'ordre du service.

163. D'après l'art. 63 de l'Ordonnance de 1846, il était défendu de fumer dans les voitures ou sur les voitures.

Le principe était donc formel, et toute contravention à cette disposition réglementaire pourrait être réprimée par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845. Cette pénalité a même été appliquée à plusieurs reprises, ainsi que le constatent les nombreux jugements rendus par les tribunaux correctionnels contre des voyageurs (1).

Cependant l'usage de fumer est aujourd'hui tellement répandu, qu'il serait impossible d'empêcher les voyageurs de se livrer pendant le trajet à leur distraction favorite; les commissaires de surveillance ne suffiraient pas à la constatation des contraventions qui se commettent constamment. L'Administration supérieure l'a depuis longtemps compris, aussi l'art. 63, de l'ordonnance de 1846, tout en défendant aux voyageurs de fumer dans ou sur les voitures ajoute que : « Toutefois, à la demande de la

(1) Voir *Gazette des Tribunaux* des 23 et 25 juillet, 18 août, 1er septembre, 5 novembre, 22 décembre 1847 ; 29 septembre et 7 novembre 1852.

« Compagnie et moyennant des mesures spéciales de pré-« caution, des dérogations à cette disposition pourront « être autorisées (1). »

De son côté, le Ministre des travaux publics exprimait, dans sa Circulaire générale du 31 décembre 1846, l'opinion que les mesures de précaution, dont il s'agit dans l'art. 63 précité, devraient consister presque toujours dans l'emploi de voitures spéciales convenablement disposées.

Rien cependant ne se fit à cet égard pendant plus de dix années. En 1857, le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics chercha à remédier à cet inconvénient en proposant aux Compagnies de réserver, dans tous les trains, un compartiment de chaque classe pour les fumeurs.

Cette idée est aujourd'hui mise en pratique sur nos voies ferrées.

Un arrêté ministériel du 1er mars 1861 autorise les Compagnies à réserver un compartiment dans chaque classe de voitures pour les fumeurs. — Ce compartiment doit être ostensiblement désigné au moyen d'une plaque appendue, pendant toute la durée du trajet, à l'un des panneaux dudit compartiment et contenant l'indication *fumeurs*.

Mais les compartiments particuliers réservés aux fumeurs ne satisfont pas complétement aux besoins du public; car le voyageur qui désire fumer en route ne veut pas pour cela se trouver obligé de rester pendant toute la durée du trajet séparé de ceux avec lesquels il voyage.

Aucun inconvénient n'existerait plus au contraire si, comme nous en avons déjà exprimé le désir (2), les voitures de voyageurs étaient composées de siéges placés de

(1) Aujourd'hui, les personnes voyageant sur l'impériale des wagons, fument sans contestation de la part des employés des Compagnies de chemins de fer.

(2) Voir nº 63.

chaque côté avec passage au milieu. Le fumeur pourrait alors satisfaire son goût, dans la partie du train réservée aux fumeurs, et retourner ensuite dans le wagon où se trouveveraient sa famille ou ses amis.

164. La question de savoir si le wagon est un lieu public présente un certain intérêt au point de vue des délits qui peuvent s'y commettre. Ainsi, certains faits tirent leur caractère délictueux de la publicité, notamment l'injure, la diffamation, l'outrage à la pudeur, etc. (1).

Nous pensons, pour notre part, que le wagon est bien un lieu public ; il est vrai que, durant le trajet d'une station à une autre station, le public ne peut y être admis ; mais, ainsi que nous l'avons vu (n° 162), les chefs et sous-chefs de train peuvent y entrer à chaque instant pour le service du contrôle des billets. D'un autre côté, à chaque station où le train prend des voyageurs, ceux-ci ont le droit de monter dans le compartiment qu'ils choisissent, et dès lors le caractère de la publicité se présente (2).

CHAPITRE VI

ARRIVÉE.

SOMMAIRE.

165. Division de ce chapitre.

165. Ici encore, comme dans les chapitres précédents, nous avons à examiner successivement quelles sont les obli-

(1) Jugement du 29 novembre 1860, du tribunal du Mans, qui a décidé que l'outrage à la pudeur commis dans un wagon d'un train marchant à une vitesse ordinaire, et en présence d'une seule personne, constituait un outrage public à la pudeur. (*Gazette des Tribunaux* des 7 et 8 janvier 1861.)

(2) Delattre, *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemins de fer*, p. 120.

gations des Compagnies de chemins de fer vis-à-vis des voyageurs, et quels sont les droits des voyageurs lorsque les Compagnies ne satisfont pas à leurs obligations.

Nous avons également à rechercher les obligations des voyageurs à l'arrivée.

De là, la division de ce chapitre en deux sections traitant : la première, des obligations et de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer ; la seconde, des obligations des voyageurs.

SECTION I. — Obligations et responsabilité des Compagnies de chemins de fer.

SOMMAIRE.

166. Obligation, pour la Compagnie, de faire arriver les trains à chaque station à l'heure indiquée par l'ordre de service.
167. Voitures en correspondance avec le chemin de fer. — Droit du voyageur à l'arrivée du train.
168. Responsabilité de la Compagnie en cas de retard. — Exception. — Force majeure et cas fortuit. — Distinction.
169. Est-ce à la Compagnie à prouver la force majeure ?
170. Étendue de la responsabilité de la Compagnie en cas de retard.

166. Le devoir des employés des Compagnies de chemins de fer est de faire arriver les trains à chacune des stations à l'heure indiquée par les ordres de service.

Cela est de la plus haute importance pour la sécurité des voyageurs, car la marche des trains est réglée dans le but d'éviter des rencontres dont les résultats peuvent être terribles, et ces combinaisons salutaires n'ont plus d'effet lorsqu'un seul train est en retard.

La régularité du service est aussi dans l'intérêt des voyageurs qui doivent pouvoir calculer, pour leurs affaires, sur l'arrivée du train à l'heure réglementaire.

167. Les chemins de fer délivrent souvent, à Paris no-

tamment, des billets pour les voitures correspondant avec la ligne de fer.

Le voyageur, ainsi muni d'un billet de correspondance, a droit à la place que lui indique ce billet dans la voiture de correspondance.

Dans le cas où la voiture qui doit faire le service ne se trouverait pas à la gare à l'arrivée du train; dans le cas encore où la voiture se trouvant là, le voyageur muni d'un billet ne pourrait pas obtenir de place; dans le cas enfin où cette voiture ne conduirait pas les voyageurs dans les conditions annoncées, ceux munis de billets de correspondance auraient le droit d'intenter une action contre la Compagnie.

168. Dans ces différents cas, le principe de la responsabilité de la Compagnie ne saurait être douteux; seulement, cette responsabilité n'existerait plus si le retard était dû à la force majeure. C'est ce qui a été jugé avec raison par le tribunal de commerce dans une espèce où le retard provenait des eaux qui, au moment de la fonte des neiges, avaient battu le talus et détrempé la voie (1). Le voyageur n'a donc pas le droit de se plaindre lorsque la cause du retard ne pourrait être évitée; c'est là un cas de force majeure.

Mais, si la cause même accidentelle du retard avait pu être prévue et empêchée, il n'y aurait plus force majeure et le principe de la responsabilité reprendrait son empire. Ainsi, le retard arrivé, même par cas fortuit, pourrait donner lieu à une action en justice, si la Compagnie ne prouvait

(1) « Attendu, dit ce jugement, que le retard éprouvé est expliqué par l'état de la température; qu'à la fin de février, par suite de la fonte des neiges, les eaux venaient battre les talus, détremper la voie, et qu'il fallait ralentir la marche, surtout dans les courbes, dans l'intérêt et pour la sécurité des voyageurs. » — Jugement du 4 mai 1853. (*Gazette des Tribunaux* du 5 mai 1853.)

pas qu'elle eût été dans l'impossibilité d'en éviter la cause.

169. Nous pensons en outre que le voyageur n'a qu'à prouver devant le tribunal le retard du train et le montant du préjudice dont il demande la réparation.

Si la Compagnie allègue, pour se défendre, le cas de force majeure, c'est à elle à en justifier; elle devient demanderesse à cet égard (1).

170. Le principe de la responsabilité de la Compagnie en cas de retard une fois établi, il ne reste plus qu'à rechercher quelle est l'étendue de cette responsabilité.

Les dommages-intérêts auxquels le voyageur a droit doivent toujours être la représentation du préjudice dont le retard imputé à la Compagnie aura été la cause directe.

La fixation des dommages-intérêts est laissée complétement à l'arbitrage du juge; cependant il existe des éléments d'appréciation qu'il peut être utile de connaître.

Si, par exemple, un marchand se rend à une foire et que le retard du train l'empêche d'arriver avant la fin des heures de vente, il devra être indemnisé des bénéfices qu'il aura manqué de faire et des frais qui lui seront devenus inutiles.

Si un voyageur, arrivant trop tard à sa destination, manque une affaire dont le bénéfice était certain pour lui, il aura le droit d'exiger la représentation de ce bénéfice perdu.

Nous croyons qu'en général, les tribunaux doivent se montrer larges dans leur appréciation, car les chemins de fer exerçant un véritable monopole, les voyageurs ne peuvent plus aujourd'hui choisir entre différents moyens de transport.

(1) Voir question semblable en cas d'accident, n° 150.

D'un autre côté le voyageur, auquel la Compagnie indique d'avance la minute même à laquelle il arrivera, a le droit de compter sur la promesse qui lui est faite et peut, par conséquent, obtenir la réparation entière du préjudice causé par son inexécution.

SECTION II. — Obligations des voyageurs.

SOMMAIRE.

171. Obligation, pour le voyageur, de descendre de voiture à sa destination.
172. Cas où le voyageur oublie de descendre.
173. Cas où le voyageur continue sa route sans proposer de payer un supplément, et dans l'intention de faire fraude à la Compagnie.
174. Formalités à remplir par le voyageur qui veut aller plus loin que la station pour laquelle il a pris un billet.
175. Obligation pour le voyageur de remettre, à son arrivée, son billet de place aux agents de la Compagnie.
176. *Quid* si le voyageur a perdu son billet de place ?
177. Le voyageur, qui arrive sans billet et sans argent pour payer sa place, peut-il être arrêté préventivement ?
178. La Compagnie a-t-elle le droit de retenir, à l'arrivée, les bagages du voyageur qui a fait sa route dans une voiture de classe supérieure à celle à laquelle son billet lui donnait droit ?

171. La première obligation du voyageur, à son arrivée à destination, est de descendre de la voiture, puisque la Compagnie a rempli complétement son obligation en transportant le voyageur à la station pour laquelle il avait pris et payé son billet.

172. Si le voyageur oublie de descendre à la destination que lui indique son billet, la Compagnie a incontestablement le droit de lui réclamer un supplément ;

Nous devons dire que, lors qu'il y a seulement erreur involontaire de la part du voyageur, les employés sont dans l'habitude de ne rien réclamer au voyageur, et consentent

même le plus souvent à le faire revenir, sans supplément de prix, au point où il devait s'arrêter.

Mais c'est là, il faut le reconnaître, un acte de complaisance auquel la Compagnie n'est nullement obligée, par conséquent le voyageur doit payer le supplément suivant les tarifs si on le lui réclame.

173. Dans le cas où le voyageur continuerait intentionnellement sa route au delà de sa destination sans proposer de payer le supplément, il serait passible des peines dictées par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, c'est-à-dire d'une amende de 16 francs à 3,000 francs. C'est ce qu'a décidé un arrêt de la Cour de Dijon en date du 25 mars 1857, d'après lequel la disposition de l'art. 63 de l'Ordonnance du 15 novembre 1849, qui punit le fait du voyageur qui est entré sans billet dans un wagon de chemin de fer, est applicable au fait de celui qui, entré dans un wagon avec un billet, continue volontairement sa route au delà de la station à laquelle son billet lui donnait droit de se rendre (1). Par cet arrêt, la Cour a infirmé un jugement du tribunal correctionnel qui avait acquitté le prévenu en se fondant sur ce que l'art. 63 de l'Ordonnance de 1846 ne prévoit et punit que le fait *d'entrer* dans les voitures sans avoir pris un billet, tandis que le fait poursuivi était celui d'être *resté* dans les voitures après la station indiquée par le billet.

(1) « La Cour, considérant que Veuillet a reconnu, dans ses interrogatoires, qu'entré le 26 février 1856, à Lyon, dans un wagon de chemin de fer avec un billet pour Collarges, première station près de cette ville, il était resté dans le wagon avec l'intention de se faire transporter jusqu'à Paris sans payer les frais de ce voyage, et était arrivé jusqu'à Dijon, où il a été arrêté. — Attendu que les dispositions de l'Ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846 sont applicables à toute personne qui, entrée ou restée volontairement dans un wagon, voyage sans billet pendant un parcours quelconque; qu'autrement, la fraude la plus commune et la plus facile à commettre resterait impunie, contre l'intention du législateur, qui a établi des prescriptions, tout à la fois dans un intérêt de bon ordre et dans l'intérêt des Compagnies. » (Devil. et Car., 1857, 2, 507.)

Nous n'approuvons pas pour notre part cette interprétation purement judaïque de l'Ordonnance de 1846. Nous ne voyons pas quelle différence il peut y avoir entre le fait de rester et le fait d'entrer dans une voiture sans en avoir le droit, du moment où il y a volonté de frauder la Compagnie. Aussi, quelque disposé que nous soyons à ne pas adopter le principe de l'intention des dispositions pénales, nous regardons comme équitable et juridique la décision de la Cour de Dijon.

Seulement, nous devons faire observer qu'il y aura souvent et même presque toujours fraude de la part de celui qui entrera dans les voitures sans en avoir le droit, tandis qu'il pourra souvent y avoir oubli ou erreur de la part de celui qui restera dans les wagons après avoir dépassé la station indiquée sur son billet.

Il est donc nécessaire que les tribunaux constatent avec soin dans quelles circonstances le fait s'est produit.

124. Dans le cas où le voyageur veut aller au delà de la destination indiquée par son billet, il doit prévenir le chef du train; celui-ci alors reçoit du voyageur le supplément, selon le tarif, de telle sorte que celui-ci n'est pas obligé de descendre pour prendre un nouveau billet au bureau de distribution; l'intérêt de la Compagnie et la commodité du voyageur se trouvent ainsi sauvegardés.

125. Le voyageur doit, à son arrivée à destination, remettre aux employés le billet de place qui constate le contrat de transport passé entre lui et la Compagnie.

126. Mais qu'arrivera-t-il si le voyageur, ayant perdu son billet, ne peut le représenter à l'arrivée?

Les Compagnies ont, dans ce cas, l'habitude de faire payer le prix de la place calculée sur la distance la plus éloignée et la classe la plus élevée.

Nous ne saurions, pour notre part, admettre ce système qui ne nous paraît pas juste.

Le nombre des voyageurs prenant les places de dernière classe sont aujourd'hui les plus nombreux; or, il n'est pas équitable de faire payer une place de première ou même de seconde classe à celui qui voyage manifestement dans les voitures de troisième classe. D'un autre côté, le voyageur peut, pour mille causes diverses, perdre son billet, et, du moment où il est dans le train, il existe une présomption très-grave qu'il en a pris un, puisque, pour entrer dans la salle d'attente et par suite dans les voitures, il faut représenter son billet aux employés de la Compagnie.

Nous pensons que, dans le cas de perte de billet, le voyageur pourrait prouver qu'il en avait un :

Soit par son billet de bagage, ce qui est accepté par les Compagnies, le billet de bagages n'étant délivré que sur la représentation du billet de place;

Soit, à défaut de billet de bagages, par la preuve testimoniale, si le tribunal saisi de la difficulté croit devoir l'admettre;

Soit enfin en invoquant les présomptions graves, précises et concordantes abandonnées par l'art. 1353 du Code Napoléon aux lumières et à la prudence des magistrats.

En effet, les entreprises de chemins de fer ont, comme toutes les entreprises de transport, le caractère commercial. Les Compagnies exploitent nos voies ferrées dans un but de spéculation, parfaitement légitime sans doute, mais essentiellement commerciale; on peut donc leur opposer toutes les preuves admissibles en matière commerciale. Peu importe que le demandeur soit ou non un commerçant; du moment où le défendeur est attaqué à l'occasion d'un fait de commerce, il ne peut répudier les preuves invoquées contre lui et puisées dans la loi commerciale.

177. On s'est demandé quel était le droit des Compa-

gnies, lorsqu'un voyageur ne représente pas de billet à l'arrivée et n'a pas d'argent pour payer la place qu'il a occupée.

Peuvent-elles faire arrêter préventivement les voyageurs qui se trouvent dans ce cas? Les Compagnies l'ont soutenu, en invoquant plusieurs jugements des tribunaux de Corbeil, de Versailles et de Tonnerre qui avaient prononcé des peines d'emprisonnement pour des faits de ce genre par application de l'art. 401 du Code pénal.

Mais le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, après avoir pris l'avis de son collègue de la justice, a déclaré, avec raison, que, si les jugements précités se justifiaient par l'existence de manœuvres frauduleuses constatées à la charge des prévenus, ils n'étaient pas de nature à établir le principe général de l'arrestation préventive (1). Ces faits ne constituent, en effet, le plus souvent que la contravention punie de 50 francs à 3,000 francs d'amende par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 (2).

178. Nous avons vu qu'il y avait contravention punissable d'une amende de 16 francs à 3000 francs de la part du voyageur qui est monté dans une voiture d'une classe supérieure à celle à laquelle lui donne droit son billet (3).

Dans ce cas, la Compagnie a en outre, bien entendu, le droit de se faire payer la différence entre le prix des deux classes de voitures. Mais les chemins de fer, non contents de ce droit qui ne leur est pas contesté, ont encore élevé la prétention de retenir, à l'arrivée, les bagages du voyageur pour s'assurer le paiement de la différence due par lui.

Le tribunal de commerce de la Seine saisi de cette difficulté a décidé, avec raison suivant nous, par un juge-

(1) Circulaire du 3 juillet 1854.
(2) Voir n° 60.
(3) Voir n° 62.

ment du 27 février 1856, que tel n'était pas le droit de la Compagnie (1).

En effet, pour que la Compagnie eût cette faculté, il faudrait qu'elle pût invoquer un droit de privilége, un droit de gage qui ne lui est pas accordé par la loi. Il est bien vrai que l'aubergiste a un privilége pour les fournitures faites par lui, sur les effets du voyageur qui ont été transportés dans son auberge (art. 2102, § 5); mais en matière de privilége, tout est de droit étroit, et l'on ne saurait raisonner par assimilation. Il est bien vrai aussi que le chemin de fer lui-même a un privilége pour les frais de voiture et les dépenses accessoires sur la chose voiturée (Art. 2102, § 6).

Pour que dans notre espèce il y eût privilége, il faudrait que l'article de la loi s'y appliquât d'une manière formelle. Or dans le cas qui nous occupe, il ne s'agit pas des frais de transport de la *chose* voiturée, c'est-à-dire des bagages, il s'agit des frais de transport du voyageur lui-même, d'où la conséquence que le § 6 de l'art. 2102 du Code Napoléon n'est pas plus que le § 5 applicable à la question que nous examinons.

(1) Le tribunal, sur la demande en restitution. « Attendu qu'il résulte des documents produits et des explications des parties, qu'en mars 1857, la Compagnie défenderesse (la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg) a retenu à Mailher les effets d'habillement dont s'agit, pour garantie de la différence existant entre une place de deuxième classe, dans laquelle le demandeur serait indûment monté, et une troisième classe qu'il aurait seulement payée; attendu que le chemin de fer a à exercer ses droits; qu'il lui appartient de faire constater régulièrement la contravention prétendue, et de poursuivre le recouvrement de la somme à laquelle la contravention donne lieu, par les voies légales. Qu'il convient dès lors d'ordonner la restitution, sinon dit qu'il sera fait droit sur la demande en dommages-intérêts; attendu que le payement des dépens par la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg sera une réparation suffisante. — Par ces motifs, dit que la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg sera tenue de remettre à Mailher, dans le délai de huit jours de la signification du présent jugement, son manteau et son chapeau réclamés; sinon qu'il sera fait droit; condamne ladite Compagnie aux dépens. »

(*Journal des Tribunaux de commerce*, 1856, p. 240.)

CHAPITRE VII

TRANSPORT A DOMICILE.

SOMMAIRE.

179. Transport des voyageurs de la gare à domicile.
180. Responsabilité en cas de retard considérable ou en cas d'accident. — Égalité entre les différentes entreprises d'omnibus.

179. Les Compagnies de chemins de fer sont dans l'habitude d'avoir des omnibus pour transporter les voyageurs de la gare dans l'intérieur de la ville, du moins à certaines stations importantes.

180. Ici ne sauraient évidemment s'appliquer les principes posés par nous au sujet de la responsabilité qui pèse sur la Compagnie, lorsque l'omnibus chargé du transport des voyageurs à la gare arrive après le départ du train (1).

En revenant de la gare, le voyageur est moins pressé et un léger retard ne peut lui causer un grand préjudice; cependant nous pensons que, si, par la faute du conducteur de l'omnibus, le voyageur mettait un temps excessif pour se rendre à son domicile, il aurait, aux termes du droit commun (art. 1382 et 1384, C. N.), un recours contre la Compagnie pour le préjudice causé. En effet, le voyageur peut avoir intérêt à être promptement rendu à son domicile, et il ne saurait être astreint à supporter l'impéritie des personnes employées par la Compagnie pour la conduite des omnibus.

D'un autre côté, il y aurait, bien entendu, responsabilité de la Compagnie en cas d'accident arrivé pendant le trajet de la gare au domicile du voyageur (2).

(1) Voir n° 24.
(2) Voir n° 25.

Enfin ce que nous avons dit (n° 25) au sujet de l'égalité qui doit exister entre toutes les entreprises d'omnibus transportant les voyageurs à la gare s'applique également au transport des voyageurs de la gare à domicile.

CHAPITRE VIII

ACTION EN RESPONSABILITÉ ET COMPÉTENCE.

SOMMAIRE.

181. Objet et division de ce chapitre.

181. Nous avons énuméré dans les chapitres précédents les différents cas dans lesquels les voyageurs ont des réclamations à élever contre les Compagnies de chemins de fer, mais il nous reste à rechercher quelles sont, en cette matière, les règles de compétence à suivre ; c'est à l'examen de cette grave question que nous consacrons ce chapitre dans lequel nous essayerons de démontrer :

Quel est le tribuna compétent à raison de la matière ;

Quel est le tribunal compétent à raison du domicile ;

En quel lieu et à qui doit être signifiée la demande ;

Enfin par quels modes de preuves le voyageur peut établir le bien fondé de sa demande.

SECTION I. — Du tribunal compétent à raison de la matière (ratione materiæ).

SOMMAIRE.

182. Les Compagnies de chemins de fer sont des Sociétés commerciales.

183. Quel est le tribunal compétent au point de vue de la matière ? — Trois systèmes.

184. *Premier système.* — Compétence exclusive du juge de paix.

185. *Deuxième système.* — Compétence exclusive du tribunal de commerce.
186. *Troisième système.* — Compétence simultanée du juge de paix, du tribunal de commerce et du tribunal civil.
187. *Opinion de l'auteur.*— Adoption de ce dernier système.— Résumé de la question.

182. Pour savoir quel est le tribunal compétent en matière de réclamations de la part des voyageurs, il faut, tout d'abord, rechercher quel est le caractère des Compagnies de chemins de fer.

On sait que l'art. 632 du Code de commerce range, d'une manière expresse, parmi les actes de commerce : « toute « entreprise de transport par terre et par eau, » et que les règles concernant les rapports entre le public d'une part, les voituriers et bateliers de l'autre, sont tracées par les art. 96 et suivants du Code de commerce.

Les entreprises de transports, destinées au transport des voyageurs, des bagages, des marchandises par messageries, roulage et batellerie, constituent donc des entreprises commerciales au premier chef.

En est-il de même des Compagnies de chemins de fer? Incontestablement, et cela par la double raison : que les chemins de fer sont exploités par des Compagnies anonymes ayant, en dehors même de leur objet, le caractère commercial; que, d'un autre côté, le but de la création de ces sociétés est essentiellement commercial, puisqu'elles font, dans un intérêt de spéculation, le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises comme les messageries, le roulage et la batellerie.

On a bien soutenu, il est vrai, à l'époque où les premiers chemins de fer furent établis, que l'exploitation des voies ferrées avait une telle importance au point de vue de l'intérêt public, qu'elle ne devait pas être assimilée à une simple spéculation commerciale.

Mais ce système ne pouvait prévaloir, la loi le repoussait

et l'avenir devait bientôt faire reconnaître que, si les Compagnies qui créaient les voies ferrées rendaient des services au pays, elles agissaient, avant tout, dans un intérêt exclusivement personnel de spéculation commerciale.

Aussi, tout le monde est-il aujourd'hui d'accord pour reconnaître que les Compagnies de chemins de fer sont des sociétés commerciales (1).

(1) Rebel et Juge, *Traité des chemins de fer*, n° 453. — Paignon, *Traité juridique des chemins de fer*, n° 359. — Petit de Coupray, *Manuel des transports*, n° 1. — Pouget, *Des droits et des obligations des divers commissionnaires*, t. IV, n° 728. — Arrêt de la Cour de Nîmes, du 10 juin 1840. — Arrêt de la Cour de cassation du 28 juin 1843 (Devil. et Car., 1843, 1, 574).

En serait-il de même à l'égard d'un chemin de fer que l'État exploiterait?

La Cour de cassation de Belgique a décidé que, dans ce cas, il n'y aurait pas acte de commerce (Arrêt du 14 novembre 1844. — Devil. et Car., 1845, 2, 564), et certains auteurs paraissent adopter cette solution. (Pouget, *Des droits et des obligations des divers commissionnaires*, t. IV, n° 730.) — Cependant, MM. Rebel et Juge (*Traité des chemins de fer*, n° 454) et Dalloz (*Recueil périodique*, 1846, 2, 4) ne la regardent pas comme complétement à l'abri de toute critique.

Nous croyons, pour notre part, que, dans l'état actuel de notre législation, l'État qui exploiterait nos voies ferrées pourrait être regardé comme faisant un acte de commerce. Pourquoi ne serait-il pas, comme les particuliers, soumis à la loi générale qui dit, article 632, que toute entreprise de transport constitue un acte de commerce? Pourquoi pourrait-il se livrer à la spéculation vis-à-vis des particuliers, et profiter des bénéfices que procure le commerce, sans que les particuliers pussent invoquer contre lui les lois commerciales? Peut-être objectera-t-on que le principal avantage à pouvoir poursuivre son adversaire pour faits de commerce, est d'obtenir contre lui la contrainte par corps, et que cet avantage n'a plus de but lorsque le défendeur doit être l'État : mais aujourd'hui, la contrainte par corps n'a pas de but contre les Compagnies puissantes qui exploitent les chemins de fer, et cependant les réclamants ont tout intérêt à ce que celles-ci soient déclarées Sociétés commerciales, parce qu'alors on peut assigner devant la juridiction commerciale, jugeant en général plus promptement que la juridiction civile, et parce que, dans tous les cas, on peut employer des modes de preuve inadmissibles en matière civile. Le système que nous soutenons paraît du reste avoir été adopté par un jugement du tribunal de commerce de la Seine, en date du 11 septembre 1850, au sujet d'une réclamation élevée par un sieur Guillaut

183. Ce premier point une fois établi, il reste à rechercher devant quel tribunal le voyageur doit porter la demande relative au transport de sa personne.

A cet égard, les auteurs et la jurisprudence ne sont pas d'accord, cette question ayant donné lieu à trois systèmes différents :

Le premier attribue une compétence exclusive au juge de paix pour les demandes de 1,500 fr. et au-dessous.

Le second attribue une compétence également exclusive au tribunal de commerce pour les demandes de 1500 fr. et au-dessous.

Enfin dans le troisième, le juge de paix, le tribunal civil et le tribunal de commerce sont également compétents.

184. Pour soutenir que le juge de paix est exclusivement compétent à l'égard de toutes les demandes de 1,500 fr. et au-dessous, on se fonde sur l'art. 2 ainsi conçu de la loi du 25 mai 1838 sur les justices de paix. « Les juges de « paix prononcent sans appel, jusqu'à la valeur de cent « francs et à charge d'appel, jusqu'au taux de la compé« tence en dernier ressort des tribunaux de première ins« tance, sur les contestations entre les voyageurs et les « voituriers et bateliers, pour retards, frais de route et « perte ou avarie d'effets accompagnant les voyageurs. »

Cette disposition, dit-on, s'applique non-seulement aux contestations relatives aux effets accompagnant le voyageur, mais encore à celles qui ont pour objet le transport de sa personne, car le but de la loi a été d'offrir au voyageur un recours prompt et assuré contre tous les accidents

Hatin, contre l'État, exploitant alors le chemin de fer de Paris à Lyon. (*Gazette des Tribunaux* du 12 septembre 1850.)

Nous croyons, avec M. Dalloz, qu'en l'absence d'une loi, bien des conflits s'élèveraient sur ce point de compétence entre les particuliers et l'État.

de route provenant de la faute du voiturier ou de ses agents (1).

Or la loi de 1838 donne au juge de paix une attribution exclusive de compétence lorsque la demande n'excède pas 1,500 fr., le législateur ayant dérogé dans ce cas au principe posé par la loi dans l'art. 632 du Code de commerce d'après lequel toute entreprise de transport est réputée acte de commerce.

Cette dernière opinion, enseignée par M. Dalloz (2) ainsi que par MM. Rebel et Juge (3).., est adoptée par de nombreuses décisions judiciaires (4).

185. Pour soutenir que le tribunal de commerce est exclusivement compétent, même pour les demandes qui ne sont pas supérieures à 1,500 fr., on dit :

Laloi de 1838 n'a pas apporté de restriction au principe posé par l'art 632 du Code de commerce d'après lequel est réputé acte de commerce toute entreprise de transport par terre et par eau. Elle ne s'applique pas au cas où la demande est intentée par le voyageur contre l'entrepreneur de transport, mais seulement au cas au contraire où l'action est intentée par l'entrepreneur de transport contre le voyageur.

Cette opinion est adoptée par MM. Carou et Bioche (*de la Juridiction civile des juges de paix*) qui s'expriment ainsi : « L'art 632 est précis : il qualifie acte de commerce l'en-

(1) Dalloz, v° *Compét. civile des tribun. de paix*, n° 213. — *Sécus*, Curasson, t. I, p. 210. — Benech, p. 71. — Dalloz, *eodem loco*.

(2) *Répertoire*, v° *Compétence civile des tribunaux de paix*, n°s 198 et 201.

(3) *Traité des chemins de fer*, n°s 772 et 773.

(4) Arrêt de la Cour de Paris, du 13 février 1844. (Dalloz, *loco citato.*) — Jugement du tribunal de Dijon, du 30 novembre 1857. (*Correspondant des justices de paix*, 1859, p. 223.) — Arrêt de la Cour de Limoges, du 2 mai 1862. (Devil. et Car., 1862, 2, 195.) — Arrêt d'admission de la Cour de cassation, du 2 avril 1862. (*Gazette des Tribunaux* du 3 avr.

« treprise de transport, tout ce qui s'y rattache ; tout fait « de transport, en un mot, soit des personnes, soit des mar- « chandises est un acte de commerce et rend l'entrepre- « neur justiciable des tribunaux de commerce. D'une « autre part, l'entreprise de transport n'est, comme les « autres, acte de commerce que par rapport à celle des « parties qui a fait acte de commerce, c'est-à-dire par « rapport à l'entrepreneur, non par rapport au voyageur ou « au particulier qui lui confie ses effets. En telle sorte que « le premier seulement devrait être justiciable pour ce « fait du tribunal de commerce ; le deuxième ne le se- « rait pas. » Cette opinion est également adoptée par plusieurs décisions judiciaires notamment par un arrêt de la Cour d'Angers en date du 3 mai 1853 (1).

(1) Cet arrêt est ainsi conçu : « Considérant que, si l'on examine avec soin le texte et l'esprit de la loi du 25 mai 1838 (art. 2), on doit reconnaître que, dans les limites de la compétence déterminée audit article, et pour le cas de responsabilité qui nous occupe, la juridiction du juge de paix a été substituée à celle des tribunaux de première instance, quant à la responsabilité civile résultant des articles 1782 et suivants, mais qu'aucune dérogation n'a été apportée, par ladite loi, à la compétence commerciale applicable au même principe de responsabilité admis par les articles 103 et suivants du Code de commerce. — Considérant, en effet, que l'article 2 de la loi précitée n'indique, pour fixer la compétence des juges de paix à charge d'appel, que le taux de la compétence en dernier ressort, des tribunaux de première instance, sans s'occuper des tribunaux de commerce ; cette observation devient décisive, lorsqu'on se souvient, qu'en 1838, au moment de la loi du 25 mai 1838, la compétence en dernier ressort des tribunaux de première instance et de commerce n'était pas la même. — Considérant que le taux du dernier ressort des tribunaux civils de première instance avait été porté à 1,500 francs par la loi du 11 avril 1838, c'est-à-dire un mois à peu près avant la loi du 25 mai de la même année, tandis que la compétence en dernier ressort des tribunaux de commerce, fixée à 1,000 francs par le Code de commerce de 1807, n'a été portée à 1,500 francs que par la loi du 3 mars 1840, c'est-à-dire près de deux ans après la loi du 25 mai 1838. — Considérant enfin que, s'il restait quelques doutes, ils se trouveraient levés par la discussion devant les Chambres législatives de la loi du 25 mai 1838, et par le rejet de l'amendement, qui proposait de soumettre aux juges de paix, dans les limites de leur compétence, les affaires commerciales, amendement rejeté

186. Enfin, pour démontrer qu'il y a compétence simultanée du juge de paix, du tribunal de commerce et du tribunal civil, on soutient :

Que le voyageur peut à son gré intenter son action contre la Compagnie : soit devant le juge de paix, en vertu de l'art. 2 de la loi de 1838, si la somme demandée n'est pas supérieure à 1500 fr. ; soit devant le tribunal de commerce, en vertu de l'art. 632 du Code de commerce ; soit devant le tribunal civil, celui-ci pouvant être saisi des affaires commerciales comme des affaires civiles (1). Tout au moins, ajoute-t-on dans ce système, le tribunal civil saisi par le voyageur ne saurait d'office se déclarer incompétent et, si l'exception n'est pas opposée au début de l'instance (*in limine litis*), le tribunal civil doit connaître de l'affaire.

187. Nous croyons, quant à nous, que la demande peut être valablement portée, au choix du demandeur, soit devant le juge de paix (2), soit devant le tribunal de commerce, soit devant le tribunal civil.

La loi de 1838 accorderait-elle attribution exclusive de

après examen approfondi, et par cette considération qu'il valait mieux et qu'il était plus avantageux, dans l'intérêt du commerce, de laisser aux tribunaux établis pour en connaître le jugement des contestations commerciales... » (Devil. et Car., 1855, 2, 331.)

Voir également : Arrêt de la Cour de Paris, du 13 juillet 1843. (Lehir, *Annales du droit commercial*, 1843, p. 363.) — Jugement du tribunal civil de la Seine, du 11 octobre 1850. (*Gazette des Tribunaux* du 12 octobre 1850.) — Arrêt de la Cour de Poitiers du 12 février 1861. (Devil. et Car., 1861, 2, 332.) — Voir (n° 277) le texte d'un arrêt de la Cour de cassation du 4 novembre 1863, rejetant le pourvoi formé par la Compagnie du chemin de fer d'Orléans contre l'arrêt précité de la Cour de Poitiers.

(1) Cassation, 20 mars 1811. — Pouget, *Des droits et des obligations des divers commissionnaires*, t. IV, n° 784.

(2) Dans le cas, bien entendu, où la demande n'est pas supérieure à 1,500 francs.

compétence au juge de paix, qu'elle ne le ferait, en tout cas, que pour les contestations relatives aux effets accompagnant les voyageurs. Cette disposition contenant une exception aux règles générales de la compétence devrait être restreinte dans ses termes mêmes; or, l'art. dont s'agit de la loi de 1838 ne parle que « des contestations « entre les voyageurs ou les voituriers et bateliers pour « retards, frais de route et perte ou avarie d'effets accom- « pagnant les voyageurs. »

Du reste, le texte et l'esprit de la loi de 1838 n'indiquent pas le moins du monde, suivant nous, que le législateur ait entendu déroger en 1838 au principe posé par le Code de commerce de 1807, et attribuer exclusivement aux juges de paix la connaissance des demandes formées par les voyageurs lorsqu'elles n'excèdent pas 1,500 fr.

Pour détruire, en ce qui concerne ces demandes, la disposition formelle des art. 631 et 632 du Code de commerce, il aurait fallu un ordre précis de la part du législateur, et rien de semblable n'existe à cet égard dans la loi de 1838.

D'ailleurs les rapports qui ont précédé l'adoption définitive de la loi expliquent que cette attribution nouvelle de compétence n'a été faite aux juges de paix que *dans l'intérêt des voyageurs :* « L'utilité d'une décision prompte, disait le rapporteur, la connaissance des usages locaux, l'obligation de seconder ce mouvement qui porte tous les hommes à avoir entre eux des communications fréquentes et rapides, tout nous a déterminé à accepter cette disposition (1). »

Or, la nouvelle attribution de compétence étant faite au profit exclusif des voyageurs, et chacun pouvant renoncer au bénéfice que la loi lui accorde, les voyageurs sont par-

(1) Rapport de M. Amilhau à la Chambre des députés.

faitement libres, suivant nous, de ne pas profiter de la disposition de la loi de 1838 et d'assigner la Compagnie devant la juridiction commerciale.

Cependant, nous devons reconnaître que cette opinion est aujourd'hui assez généralement repoussée par la jurisprudence.

En admettant notre opinion sur ce premier point, il resterait encore à rechercher si le voyageur a le droit d'assigner à son choix devant le juge de paix, devant le tribunal de commerce ou devant le tribunal civil.

En effet, on peut regarder comme vivement controversé le point de savoir :

Si le demandeur *non commerçant* peut assigner à son choix son adversaire négociant devant la juridiction civile ou devant la juridiction commerciale.

Pour l'affirmative, on soutient que ce droit est incontestable, parce que le commerçant, qui a contracté avec un non-commerçant, n'a pas dû penser que celui-ci entendît se rendre justiciable du tribunal de commerce pour un acte qui, de sa part, n'était pas commercial (1).

Pour la négative, on répond que c'est toujours la qualité du défendeur ou le caractère de l'acte à son égard qu'il faut considérer pour déterminer la juridiction devant laquelle il doit être actionné (2).

(1) Pardessus, *Cours de droit commercial*, t. V, n° 1347. — Merlin, *Questions de droit*, v° *Actes de commerce*, § 9. — Horson, *Question* 205, — Nouguier, *Tribunaux de commerce*, t. I, p. 350. — Cour de cassation, 20 mars 1811, cité par M. Pardessus. — Circulaire du Ministre de la justice, du 7 avril 1811. — Cour de cassation, 12 décembre 1836. (Devil. et Car., 1837, 1, 412.) Cour de cassation, 6 novembre 1843. (Devil. et Car., 1844, 1, 168.)

(2) Locré, *Esprit du Code de commerce*, t. VIII, p. 200. — Favard de Langlade, *Répertoire*, v° *Tribunal de commerce*, p. 698. — Carré, *Lois de l'organisation et de la compétence*, t. II, p. 533. — Dalloz, *Répertoire*, v° *Compétence civile des tribunaux d'arrondissement et des Cours d'appel*, n° 215. — Cour de Bastia, 10 août 1831 (Devil. et Car., 1833, 2, 87.) — Cour d'Orléans, 5 mars 1842. (Devil. et Car., 1842, 2, 393.)

Nous adoptons, pour notre part, l'opinion de l'affirmative; mais, la négative serait-elle préférable, qu'il resterait encore la question de savoir si l'incompétence du tribunal civil saisi d'une affaire commerciale serait d'ordre public ou simplement relative.

Dans le premier cas, en effet, elle pourrait être opposée par le défendeur en tout état de cause et pourrait même être suppléée d'office par le tribunal.

Dans le second cas, au contraire, elle devrait, pour être admise, être opposée *in limine litis* avant toute défense au fond.

Or, nous croyons que cette exception ne saurait, en aucune manière, être regardée comme d'ordre public.

Les tribunaux civils constituent la juridiction ordinaire, tandis que les tribunaux consulaires ne forment qu'une juridiction d'exception ; les premiers sont compétents pour connaître de toutes les affaires que la loi ne leur a pas nommément distraites ; les seconds ne peuvent juger que les affaires qui leur ont été expressement attribuées.

D'un autre côté, ce démembrement a été opéré dans le seul but de rendre plus facile, plus prompte et moins dispendieuse la solution de certaines classes d'affaires. « Or, dit « M. Dalloz, ces motifs sont-ils de telle nature que l'on « doive considérer comme portant atteinte à une loi d'ordre « public les parties qui consentent à soumettre au juge « ordinaire une action dont elles pouvaient saisir un juge « d'exception? On ne saurait le penser, car en quoi im- « porte à l'ordre public que, dans une contestation où ne « se débattent que des intérêts privés, il soit interdit aux « parties de renoncer au bénéfice d'une procédure plus « expéditive et d'un jugement moins coûteux (1) ? »

Ce sentiment est le nôtre, et nous ajouterons qu'aujour-

(1) *Répertoire*, v° *Compétence des tribunaux d'arrondissement et des Cours d'appel*, n° 216.

d'hui, en présence du nombre très-considérable d'affaires renvoyées par les tribunaux de commerce devant arbitres rapporteurs, la procédure n'est le plus souvent ni plus expéditive ni moins coûteuse devant la juridiction consulaire que devant les tribunaux civils.

En résumé, nous pensons que la compétence doit être réglée de la manière suivante, en ce qui concerne les réclamations formées contre les Compagnies de chemins de fer par les voyageurs au sujet du transport de leurs personnes.

Si la demande n'est pas supérieure à 1,500 fr., le voyageur peut assigner à son choix soit devant la justice de paix, soit devant le tribunal civil, soit devant le tribunal de commerce.

Si la demande est supérieure à 1,500 fr., le voyageur peut assigner à son choix soit devant le tribunal civil, soit devant le tribunal de commerce.

SECTION II. — Du tribunal compétent à raison du domicile (ratione personæ).

SOMMAIRE.

188. Quel est le tribunal compétent au point de vue du domicile? — Quatre systèmes.
189. *Premier système.* — Compétence exclusive du tribunal du lieu du siége social de la Compagnie.
190. *Deuxième système.* — Compétence du tribunal du domicile du principal établissement, ne fût-il pas le siége social.
191. *Troisième système.* — Compétence des tribunaux des arrondissements des gares importantes.
192. *Quatrième système.* — Compétence du tribunal du lieu où est née la contestation.
193. Opinion de l'auteur. — Adoption du quatrième système.

188. La question de savoir si les contestations qui s'élèvent entre les voyageurs et les Compagnies de che-

mins de fer doivent être portées devant le tribunal du siége social, devant celui du principal établissement ou devant celui du lieu où elles sont nées, peut être regardée comme l'une des plus controversées.

Il est donc indispensable d'examiner successivement les arguments présentés en faveur de chacun de ces systèmes pour rechercher ensuite lequel doit être adopté de préférence.

189. Pour soutenir que le tribunal (de paix, civil ou de commerce) du domicile du siége social est exclusivement compétent on se fonde sur les principes généraux.

Aux termes de l'art. 59 du Code de procédure civile : « En matière personnelle le défendeur est assigné devant « le tribunal de son domicile. »

Or, le domicile des sociétés commerciales exploitant les chemins de fer est au lieu où se trouve le siége social.

Les cahiers de charges contiennent un article qui impose aux Compagnies de faire élection de domicile à Paris, c'est donc à Paris que doivent être jugées toutes les contestations existant entre les Compagnies et les tiers (1).

(1) Cette clause a été vivement critiquée en ces termes, dans le *Courrier des Tribunaux* du 18 octobre 1857, à propos des bateaux transatlantiques : « Le décret qui concède à la Compagnie des Messageries im- « périales le service transatlantique entre la France et le Brésil, approuve « une convention entre M. le Ministre des finances et la Compagnie, dans « laquelle nous remarquons cette clause finale : *La Compagnie aura son « siége à Paris.*

« Cette clause n'est pas nouvelle, Dieu le sait, et la justice de ce monde « aussi ! Avec ses bénignes apparences, que de procès n'a-t-elle pas fait « naître? A voir cependant cette clause, malgré ses précédents notoires, « reparaître invariablement dans sa simplicité, au bas de tous les grands « traités industriels de ce temps-ci, qui se douterait du mal dont elle a « été la cause plus ou moins directe !

« N'est-ce pas grâce à elle que les Compagnies de chemins de fer ont « juré *per fas et nefas* de traîner leurs colitigeants du Midi et du sud- « ouest de la France jusqu'à Paris ? N'est-ce pas à elle que nous devons « ces luttes constantes qui usent, avec la bourse des pauvres plaideurs, « les plus énergiques résistances ? »

La loi du 25 mai 1838, qui attribue juridiction aux juges de paix pour les contestations entre les voyageurs et les Compagnies relativement au transport des personnes et des bagages, ne stipule aucune exception aux principes généraux ; ceux-ci par conséquent ne cessent pas d'être applicables.

En vain, invoquerait-on l'art. 420 du Code de procédure civile qui permet, en matière de vente de marchandises, de porter l'action devant le tribunal, soit du domicile du défendeur, soit du lieu où la promesse est faite et la marchandise livrée, soit du lieu où le payement doit s'effectuer. Ici, il n'y a pas vente de marchandises, et l'art. 420 étant une dérogation au droit commun, il ne saurait être étendu au delà de ses limites étroites (1).

D'ailleurs, la compétence exclusivement accordée au tribunal du siége social est dans l'intérêt général, car il est utile que la jurisprudence soit uniforme sur les questions si multiples que présente l'exploitation des chemins de fer ; or, si tous nos tribunaux pouvaient être saisis des contestations qui naissent chaque jour, il y aurait une divergence complète entre les nombreuses décisions qui interviendraient chaque jour (2).

Enfin, il est juste que les Compagnies de chemins de fer, chaque jour en butte aux réclamations du public, ne soient pas obligées d'aller se défendre devant tous les tribunaux de leur parcours, et qu'elles puissent concentrer près de l'administration centrale l'ensemble des affaires contentieuses.

Cette opinion, adoptée par plusieurs auteurs (3), est

(1) Arrêt de la Cour de Bastia, du 15 janvier 1855. (Devil. et Car., 1855, 2, 23.)

(2) Pouget, *Des droits et des obligations des divers commissionnaires*, t. IV, p. 445.

(3) Bost, *Correspondance des justices de paix*, 1859, p. 220 et 221. —

consacrée par un grand nombre d'arrêts, notamment par une récente décision de la Cour suprême en date du 5 avril 1859 (1).

190. A ce principe évidemment trop absolu, plusieurs arrêts ont apporté certaines exceptions.

Il a été décidé notamment : Qu'une Compagnie de chemin de fer pouvait être assignée par des tiers, non-seulement devant le tribunal du lieu où se trouve le siége social déterminé par les statuts, mais encore devant le tribunal du lieu où se trouve, de fait, le principal établissement.

C'est ce qui a été jugé à l'égard du chemin de fer du Midi dont le siége social est, il est vrai, fixé à Paris, mais dont le principal établissement se trouve à Bordeaux où convergent toutes les lignes de ce chemin de fer, où siége un comité directeur choisi parmi ses administrateurs, où elle a ses bureaux et ses agents, où se traitent toutes les affaires concernant l'expropriation des terrains, où est le centre de ses opérations réelles et du mouvement com-

Pouget, *Des droits et des obligations des divers commissionnaires* (*loco citato*).

(1) Cet arrêt est ainsi conçu :

« Attendu qu'aux termes des art. 69 et 70 du Code de procédure civile, « les Sociétés de commerce doivent, à peine de nullité, être assignées en « leur maison sociale ; — Attendu que les statuts de la Compagnie des « chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée fixent son siége et « son domicile à Paris, et qu'il n'apparaît pas qu'elle ait été abli à Dijon « des agents ayant mandat et capacité pour la représenter en justice ; — « Attendu qu'un tel mandat n'est point attaché aux fonctions de chef de « gare chargé du service actif ; — Attendu qu'en décidant en cet état « des faits que la Compagnie avait pu être assignée devant le juge de « paix du canton ouest de Dijon, qui n'est pas le juge de son domicile... « le jugement attaqué a violé les lois précitées. » (Voir aussi arrêt de la Cour de Rouen, du 19 juin 1846. (Devil. et Car., 1846, 2, 629.) — Arrêt de la Cour de cassation du 15 janvier 1851. (Devil et Car., 1851, 1, 177.) — Arrêt de la Cour de cassation du 26 mai 1857. (Devil. et Car., 1858, 1, 263.)

mercial par lequel elle se manifeste au public (1).

Le principe de ce système approuvé par plusieurs arrêtistes (2) a été malheureusement abandonné, nous devons le dire, par l'arrêt, cité au numéro précédent, de la Cour de cassation en date du 5 avril 1859.

191. Il a même été jugé qu'une compagnie de chemin de fer, établie à Paris, peut être assignée dans le lieu où a été passé le contrat qui fait l'objet du débat, si ce lieu, par son importance pour la Compagnie, peut être considéré comme une succursale.

Ce système s'applique aux grands centres de population où les Compagnies ont de graves intérêts à débattre, où elles sont représentées par des agents d'un ordre élevé, assistés d'officiers ministériels agréés par la Compagnie (3).

(1) Arrêt de la Cour de cassation du 4 mars 1857. (DEVIL. et CAR., 1856, 1, 264.)

Cet arrêt est ainsi conçu : « Attendu que, suivant l'art. 102 du Code « Napoléon, le domicile de tout Français est au lieu où il a son principal « établissement. Attendu que si, aux termes de l'art. 69, § 6 du Code de « procédure civile, les Sociétés de commerce doivent être assignées en leur « maison sociale, considérée comme étant le lieu de leur principal éta- « blissement, une même Société peut avoir plusieurs maisons situées en « divers lieux, réunissant les conditions d'un tel établissement, par con- « séquent avoir plusieurs domiciles; que, notamment, le Code de com- « merce suppose qu'il peut en être ainsi lorsqu'il exige que les publica- « tions prescrites par les art. 42 et 43 soient remplies auprès du tribunal « de commerce de chacun des arrondissements dans lesquels aura son « siége une des maisons appartenant à la même Société. » — Voir également Cour de cassation, 22 mai 1848. (DEVIL. et CAR., 1848, 1, 328.) — Cour de cassation, 21 février 1849 (DEVIL. et CAR., 1850, 1, 112.) — Tribunal de Bordeaux, 13 janvier 1856. *Correspondant des justices de paix*, 1857, p. 159). — Cour de Bordeaux, 22 mai 1856. (*Ibid.*, 1857, p. 201.) — Cour de Bordeaux, 11 et 12 août 1857. (DEVIL. et CAR., 1858, 2, 258.)

(2) DALLOZ, *Recueil périodique*, 1857, 1, 124, note. — DEVIL. et CAR., 1858, 1, 264, note. — *Correspondant des justices de paix*, 1857, p. 202.

(3) Jugement du tribunal de Troyes du 27 mai 1857 : Attendu que si, « aux termes de l'art. 59 du Code de procédure civile, toute société doit « être citée devant le juge du lieu où elle est établie, la jurisprudence,

192. Enfin, plusieurs auteurs et de nombreuses décisions judiciaires adoptent le principe, que toutes les contestations nées à l'occasion des engagements que la Compagnie est tenue de remplir peuvent être jugées par les tribunaux des arrondissements du domicile de ses agents spéciaux, les chefs de gare.

Dans ce système, on soutient que, si les sociétés commerciales doivent être assignées devant le tribunal du domicile social, c'est à la condition que la demande a pour objet une contestation relative à la constitution ou à l'ensemble des opérations de la société ; mais qu'il en est autrement lorsque la Compagnie a contracté des obligations, fait des livraisons de marchandises, promis d'effectuer des payements dans des lieux autres que celui du siége social ; « car alors — aux termes d'un arrêt de la Cour de cassa- « tion du 4 mars 1845 — l'action dirigée contre elle peut « suivre le *forum contractûs* plutôt que le *forum rei*, con- « formément à l'art. 420 du Code de procédure civile. »

A chaque localité où la Compagnie a établi une gare, elle a un représentant (le chef de gare) avec lequel le bureau central peut constamment communiquer par le télégraphe, de telle sorte que la Compagnie est toujours à même de se défendre utilement devant le tribunal du domicile de la gare où est née la contestation.

« d'accord avec la raison, a admis des exceptions à cette règle pour les « Compagnies de chemins de fer ; — Que ces Compagnies exécutant des « travaux, possédant des propriétés, contractant des obligations sur « toute la surface de l'Empire, il y aurait les plus graves inconvénients « à ce qu'elles pussent attirer à Paris la connaissance des moindres « contestations dans lesquelles elles se trouveraient engagées ; — Qu'on « doit en conséquence considérer comme succursales de ces sociétés, « dans le sens de l'art. 59 du Code de procédure civile, les grands cen- « tres de population où elles ont de nombreux intérêts à débattre, et où « elles sont représentées par des agents d'un ordre élevé, assistés d'offi- « ciers ministériels agréés par la Compagnie. » — (Devil. et Car., 1858, 2, 263.) — Arrêt de la Cour de cassation du 30 juin 1858. (Devil. et Car., 1858, 1, 651.)

Adopter le système contraire, c'est évidemment violer l'esprit de la loi. Comme le dit avec raison un jugement du tribunal de Dijon en date du 30 novembre 1857 (1) : « La loi du 25 mai 1838, qui a voulu, selon les auteurs, « assurer aux voyageurs une justice prompte et locale, « éclairée par la connaissance des usages locaux, résiste à « une solution contraire ; le bienfait de la juridiction des « juges de paix, autorisés à citer, même au jour et à « l'heure indiquée..., serait détruit par la nécessité im- « posée au voyageur, pressé de poursuivre sa route, d'at- « tendre plusieurs semaines pour obtenir jugement. »

Ce système, ajoute-t-on, n'est d'ailleurs que la conséquence même des principes du droit. Les sociétés commerciales peuvent avoir incontestablement plusieurs domiciles ; or, du moment où les Compagnies de chemins de fer établissent des gares à la tête desquelles sont placés des agents supérieurs chargés de traiter avec le public, ceux-ci doivent avoir qualité pour défendre, au nom de la Compagnie, à toutes les contestations ayant pour objet les contrats passés par eux.

D'un autre côté, les Compagnies de chemins de fer sont des sociétés commerciales auxquelles est applicable par conséquent l'art. 420 du Code de Procédure civile d'après lequel : « Le demandeur peut, en matière commerciale, « assigner à son choix devant le tribunal du domicile du « défendeur, devant celui de l'arrondissement duquel la « promesse a été faite et la marchandise livrée, devant « celui dans l'arrondissement duquel le payement devait « être effectué. » « Attendu en effet, dit un jugement du « tribunal de Saumur en date du 13 juin 1853, que la « Compagnie du chemin de fer, en se chargeant du trans- « port d'un voyageur et de ses bagages, contracte vis-

(1) Jugement cassé par l'arrêt de la Cour suprême du 5 avril 1859.

« à-vis de lui une obligation de faire, et que l'obligation de « faire peut être assimilée à l'obligation de payer ; que, de « quelque manière qu'on interprète l'art. 420, Code de « Procédure civile, soit que l'on ne veuille entendre par le « mot *payement*, que la prestation d'un prix, soit que, « par une interprétation plus large et plus saine, on y « comprenne tout accomplissement d'une obligation con- « tractée, dans l'un comme dans l'autre cas, le tribunal « du lieu où l'objet à transporter devrait être livré est « compétent. »

En vain objecte-t-on que les Compagnies ne sauraient être forcées de plaider devant tous les tribunaux des départements et qu'il suffit, pour l'intérêt sagement entendu du public, qu'elles établissent, dans un très-petit nombre de grandes gares, un comité directeur chargé de les représenter. C'est encore là un système déplorable, car le public ne sait pas quelles sont les gares dont les chefs sont chargés de représenter la Compagnie, et d'un autre côté il ne peut dépendre des Compagnies de choisir les lieux où il leur plaît de se faire représenter par leurs agents.

Le système qui consiste à déclarer compétent le tribunal du lieu où naît la contestation est, du reste, adopté par de nombreux auteurs et de nombreux arrêts (1).

(1) Rebel et Juge, (*Traité des chemins de fer*, n° 785.—Delattre, *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemins de fer*, p. 316. — Teulet et Camberlin, *Journal des Tribunaux de commerce*. 1855, p. 81. — Devilleneuve et Carette, 1858, 1, 263.

Arrêt de la Cour de cassation du 4 mars 1845. (Devil. et Car., 1845, 1, 273.) — Jugement du tribunal de commerce de Rouen du 20 octobre 1845, infirmé par l'arrêt de Rouen du 9 juin 1846 (Devil. et Car., 1846, 2,629.) — Arrêt de la Cour de cassation du 22 mai 1848 (Devil. et Car., 1848, 1, 328 . — Arrêt de la Cour de Paris du 31 juillet 1850. (Devil. et Car., 1852, 2, 351). — Jugement du tribunal de paix de Nancy du 16 octobre 1852. — Lehir, *Annales du Droit commercial*, 1853 p. 405 note. — Jugement du tribunal de commerce de Saumur, du 13 juin 1853 confirmé par arrêt de la Cour d'Angers, du 29 juillet 1853. (Devil. et Car., 1854, 2, 57.) — Jugement du tribunal de commerce de Bourges, du 24 novembre

193. Nous croyons, quant à nous, que le tribunal où naît la contestation est essentiellement compétent; nous nous appuyons, pour soutenir ce système, sur l'esprit et le texte de la loi (1).

Nous reconnaissons volontiers que la loi de 1838, tout en attribuant aux juges de paix la connaissance des contestations (jusqu'à 1,500 fr.), ne dit pas que le juge de paix du lieu où naîtra la contestation sera compétent. Mais il est bien évident que, si le législateur ne l'a pas formellement expliqué, c'est qu'il a pensé que cela ne pourrait faire l'objet d'aucun doute.

La loi de 1838 (art. 2) a pour but de venir en aide au voyageur; de lui permettre de faire juger *hic et nunc*, sans s'arrêter pour ainsi dire, les contestations qui naissent entre lui et l'entrepreneur de transport. Pour cela, il faut bien attribuer compétence au juge de paix du lieu où naît la contestation.

Forcer le voyageur à aller plaider à Paris, ce serait rendre dérisoire la faveur que lui accorde l'art. 2 de la loi de 1838. Quel intérêt peut-il avoir à porter sa demande devant le juge de paix s'il est obligé de soutenir ses intérêts au loin, c'est-à-dire à Paris, par l'intermédiaire d'un mandataire?

Assurément, si en 1838 les chemins de fer avaient déjà été établis, si le législateur avait assisté à tous les efforts que font aujourd'hui les Compagnies pour empêcher les voyageurs et les expéditeurs de se faire rendre justice, il n'eût

1853 confirmé par arrêt de la Cour de Bourges, du 26 avril 1854. (Devil. et Car., 1854, 2, 340). — Jugement du tribunal de commerce de Bordeaux, du 1er mai 1857. (Devil et Car., 1858, 2, 265.) — Arrêt de la Cour de Colmar, du 26 août 1857. (Devil. et Car., 1858, 2, 261.) — Arrêt de la Cour de cassation du 30 juin 1858. (Devil. et Car., 1858, 1, 652.)

(1) Voir l'*Écho agricole* du 26 août 1857 où nous avons déjà soutenu ce système en rapportant le jugement du tribunal de Bordeaux, du 1er mai 1857.

pas manqué de se prononcer et d'éviter ce criant abus du monopole.

Si, en effet, les Compagnies tiennent tant à faire reconnaître que le tribunal du domicile du siége social est seul compétent à leur égard, ce n'est pas qu'elles aient moins de confiance dans la magistrature des départements que dans celle de Paris, ce n'est pas non plus qu'elles éprouvent plus de difficulté ou supportent plus de frais pour faire soutenir leurs intérêts devant les tribunaux de province, c'est plutôt — nous le craignons du moins — parce qu'elles espèrent mettre ainsi, le plus souvent, les voyageurs dans l'impossibilité de défendre leurs intérêts les plus légitimes.

Comment un voyageur pourrait-t-il faire respecter son droit, si pour la plus minime réclamation il est obligé d'aller plaider à Paris, de chercher un mandataire dans cette immense Babylone où il ne connaîtra personne, et de dépenser en frais une somme supérieure à celle qu'il entend réclamer du chemin de fer?

Que fera-t-il donc ? Il abandonnera sa prétention, quelque légitime qu'elle puisse être, et se contentera de se plaindre, bien inutilement, auprès des employés de la Compagnie triomphante.

Ce serait là, il ne faut pas se le dissimuler, un abus déplorable, essentiellement contraire à l'intérêt public.

Les Compagnies, qui aujourd'hui exercent un monopole, ne satisferont aux justes exigences du public que le jour où tous ceux qui traitent avec elle (voyageurs ou expéditeurs) pourront, à peu de frais et sans retard, soumettre leurs plaintes à l'appréciation de la justice.

Il faut donc vaincre les efforts que font les Compagnies pour empêcher le public de laisser entendre ses plaintes, il faut lui accorder toutes facilités, et, pour cela, attribuer compétence au tribunal du lieu où naît la contestation.

D'ailleurs si cela est dans l'esprit de la loi, si cela est nécessaire dans l'intérêt public, cela est conforme aussi aux prescriptions mêmes de la loi.

Les Compagnies sont, ainsi que nous l'avons vu (1), des sociétés essentiellement commerciales, comme tous les entrepreneurs de transport. Les actes auxquelles elles se livrent sont incontestablement des actes de commerce. Elles sont donc soumises aux règles commerciales, notamment à l'art. 420 du Code de procédure civile.

En effet, nous n'hésitons pas à croire que l'art. 420 s'applique non-seulement aux achats et aux ventes, mais bien à toute opération commerciale. Et rien n'est plus facile, suivant nous, que de trouver dans le contrat de transport toutes les conditions énoncées par l'art. 420 précité. Il y a bien une promesse, faite par la Compagnie au voyageur, de le transporter dans telles conditions déterminées. Il y a bien une marchandise livrée, la location du matériel et du personnel, en un mot, le louage d'industrie. Il y a bien enfin un payement effectué ou à effectuer pour le transport du voyageur.

Nous pouvons donc dire qu'à tous les points de vue le tribunal du lieu où naît la contestation entre le voyageur et la Compagnie est essentiellement compétent. L'esprit et le texte de la loi ainsi que l'intérêt public exigent impérieusement l'adoption de ce système.

Mais la jurisprudence est, comme on le sait, bien loin d'être unanime en faveur de ce système.

Nous croyons que le seul moyen de mettre fin à tant de discussions essentiellement nuisibles à l'intérêt du public serait que le gouvernement forcât les Compagnies à se faire représenter en justice par tous les chefs de gare. Les Compagnies n'auraient pas le droit de se plaindre de ce nouvel

(1) Voir nº 182.

état de choses, car, si elles trouvent bon de charger leurs chefs de gares de les représenter pour ce qui concerne les contrats de transports, elles ne peuvent légitimement se refuser à leur donner mission de les représenter pour tout ce qui concerne l'exécution du contrat passé entre eux et les voyageurs ou expéditeurs. Nous appelons donc, de tous nos vœux, une disposition législative qui serait un bienfait pour tous.

SECTION III. — En quel lieu et à quelle personne doit être signifiée la demande.

SOMMAIRE.

194. A qui l'assignation doit-elle être remise ? — Quatre systèmes.
195. *Premier système.* — L'assignation doit toujours être remise au siége social.
196. *Deuxième système.* — L'assignation peut être remise au principal établissement, ne fût-il pas le siége social.
197. *Troisième système.* — L'assignation peut être remise à toutes les gares importantes.
198. *Quatrième système.* — L'assignation peut être remise à tous les chefs de gares indistinctement.
199. Opinion de l'auteur. — Opinion du quatrième système.
200. *Quid*, dans le cas où l'action est intentée directement contre un chef de gare ?

194. Une question grave est celle de savoir à qui doit être adressée l'assignation.

Doit-elle être envoyée au siége social?

Peut-elle l'être au principal établissement, quoiqu'il ne soit pas le siége social?

Peut-elle l'être même aux chefs des gares importantes?

Peut-elle l'être enfin à tous les chefs de gare indistinctement?

195. D'après la jurisprudence la plus généralement adoptée, nous devons le dire, les Compagnies de chemins

de fer doivent être toujours assignées en leur domicile social. Ainsi, alors même que le tribunal du lieu où est née la contestation serait compétent, l'assignation n'en devrait pas moins être adressée au siége social. A l'appui de ce système on soutient que, les Compagnies de chemins de fer étant des sociétés commerciales, on doit faire, à leur égard, application de l'art. 69 du Code de procédure civile d'après lequel : « Les sociétés commerciales doivent être assi-« gnées en leur maison sociale. »

Les cahiers de charges fixent, d'une manière positive, le siége de chaque Compagnie; or, dit un arrêt de la Cour de Bordeaux du 22 juillet 1857 : « Les statuts ne servent pas « seulement à déterminer les rapports des associés entre « eux et avec les gérants ou administrateurs de la société; « ils révèlent aussi au public, au moyen de formalités pres-« crites à cet effet par la loi, le mode d'existence de la so-« ciété, le lieu où son siége sera établi et où elle sera cen-« sée représentée pour répondre aux demandes judiciaires « qui lui seraient adressées. »

Peu importe que les chefs de gare soient autorisés à représenter la Compagnie pour se charger du transport des voyageurs et des bagages : « Car, dit l'arrêt précité, un « chef de gare n'est qu'un agent spécial de la Compagnie « qui n'a point mandat de la représenter et d'agir en son « nom devant les tribunaux; le mandat ne peut être « étendu; or, le mandat de contracter avec les tiers au nom « de la Compagnie, pour le transport des voyageurs et des « marchandises, ne renferme nullement celui de la repré-« senter en justice. »

Enfin si cela est légal, cela, ajoute-t-on, est aussi très-équitable.

Il faut que l'Administration centrale puisse diriger, d'une manière uniforme, la défense de la Compagnie dans toutes les contestations de même nature; pour cela, il faut

qu'elle reçoive les assignations à temps pour donner des instructions détaillées aux hommes chargés de soutenir ses intérêts devant la justice. Il est donc nécessaire que, quel que doive être le tribunal compétent, l'assignation soit donnée au siége social et que le demandeur observe les délais de distance fixés par la loi.

Ce système, adopté par plusieurs auteurs (1), est consacré par de nombreux arrêts de Cours Impériales et même de la Cour de cassation (2).

196. Cependant, comme à l'égard de la compétence du tribunal qui doit être saisi, certaines décisions ont admis le principe qu'une Compagnie peut avoir à la fois un siége social et un principal établissement distincts; que, par conséquent, les assignations peuvent être délivrées au principal établissement tout aussi bien qu'au siége social (3).

197. Il a été également jugé que l'assignation pouvait être remise aux chefs des gares importantes regardées alors comme succursales du siége social (4), lorsqu'il existe dans ces gares des agents ayant qualité pour recevoir les assignations et y défendre (5).

198. Enfin de nombreuses décisions judiciaires ont

(1) Rebel et Juge, *Traité des chemins de fer*, p. 408, n° 789. — Pouget, *Des droits et des obligations des divers commissionnaires*, t. IV, p. 445.

(2) Arrêt précité de la Cour de Bordeaux. (Devil. et Car., 1858, 2, 265.) — Arrêt de la Cour de Rouen, du 19 juin 1846. (Devil. et Car., 1846, 2, 629.) — Arrêt de la Cour de cassation du 15 janvier 1851. (Devil. et Car., 1851, 1, 177.) — Arrêt de la Cour de cassation du 26 mai 1857. (Devil. et Car., 1858, 1, 263.) — Arrêt de la Cour de cassation du 27 juillet 1858. (Devil. et Car., 1858, 1, 653.) — Arrêt de la Cour de cassation du 5 avril 1859. (Devil. et Car., 1859, 1, 673.)

(3) Voir n° 190.

(4) Voir n° 191.

(5) Arrêt de la chambre des requêtes de la Cour de cassation du 16 janvier 1861. (*Gazette des Tribunaux* du 17 janvier 1861.)

adopté ce principe : que les assignations pouvaient être remises aux chefs de gares.

Dans ce système, on soutient que, si les statuts établissent un siége social pour chaque Compagnie, c'est eu égard aux rapports des associés entre eux : « S'il est vrai, « dit un arrêt de la Cour de Bordeaux du 11 août 1857, que « le Conseil d'administration a son siége à Paris..., ceci ne « concerne que l'organisation intérieure de la société et « ses rapports avec les associés (1). »

D'un autre côté, les chefs de gare peuvent-ils être chargés de représenter la Compagnie lorsqu'il s'agit d'accepter des transports, et n'avoir pas mandat pour répondre aux réclamations que soulève l'exécution des contrats passés entre eux et le public? Si les Compagnies donnent à leurs chefs de gares le droit de traiter en leur nom, elles leur donnent, par cela même, celui de défendre à toutes les actions qui sont la suite des contrats ainsi conclus.

D'ailleurs cela est juste, car, autant il est funeste pour les réclamants de subir les retards de délais de distance, autant il est facile aux Compagnies d'être en rapport constant d'heure à heure et pour ainsi dire de minute à minute avec leurs chefs de gares au sujet des assignations reçues par ces derniers.

Ce système a été adopté par de nombreux jugements et par quelques arrêts, mais nous devons dire que la jurisprudence de la Cour suprême y est formellement opposée (2).

(1) Devil. et Car., 1858, 2, 258.

(2) Jugement du tribunal de commerce de Rouen, du 20 octobre 1845 infirmé par l'arrêt de la Cour de Rouen, du 19 juin 1846. (Devil et Car., 1846, 2, 629.) — Jugement du tribunal de commerce du Havre, du 26 juin 1848 cassé par arrêt de la Cour suprême du 15 janvier 1851. (Devil. et Car., 1851, 1, 177.) — Jugement du tribunal d'Issoudun, du 28 décembre 1855 cassé par arrêt de la Cour suprême du 26 mai 1857. (Devil. et Car., 1858, 1, 263.) — Jugement du tribunal de commerce de Bordeaux, du 1er mai 1857 infirmé par arrêt de la Cour de Bordeaux, du 22 juillet 1857. (Devil. et Car., 1858, 2, 265.)

199. Quoique presque toutes les décisions judiciaires, adoptant le dernier système, aient été soit infirmées, soit cassées, nous n'en pensons pas moins que les chefs de gares devraient être regardés comme pouvant recevoir les assignations au nom des Compagnies.

Et d'abord, écartons cet argument puisé dans la fixation d'un siége social par les statuts de la Compagnie. Comme le dit, avec raison, l'arrêt de la Cour de Bordeaux du 11 août 1857, en réponse à celui de la même Cour du 22 juillet précédent : « Ceci ne concerne que l'organisa-« tion intérieure de la société et ses rapports avec les « associés. » Peu importe aux tiers que, pour centraliser l'action de son admininistration tout entière et pour faciliter ses rapports avec le Gouvernement, la Compagnie ait fixé par les statuts son siége social à Paris. D'ailleurs, la Cour de Cassation a formellement consacré ce principe en décidant que les chemins de fer de Mulhouse à Bâle et du Midi avaient leur établissement principal à Mulhouse et à Bordeaux, quoique pour tous deux le siége social fût fixé à Paris par les statuts.

Ce premier point résolu, la difficulté se simplifie; du moment où le siége fixé par les statuts n'est pas nécessairement le principal établissement d'une Compagnie, le plus fort argument du système combattu par nous disparaît complétement.

Mais poursuivons. La loi reconnaît qu'une société commerciale peut avoir plusieurs succursales; la question se réduit donc à rechercher si une Compagnie de chemins de fer a autant de succursales que de gares échelonnées sur sa ligne.

Or, pourquoi n'en serait-il pas ainsi? De quel droit la Compagnie pourrait-elle à son gré donner, puis retirer à ses chefs de gares, le mandat de recevoir pour elle les assignations des réclamants?

Un chef de gare est, à tous les points de vue, un délégué de l'Administration ; il a le pouvoir de commander à tous les employés de la gare, c'est lui qui règle le service de sa station et qui en assume la responsabilité. Vis-à-vis des tiers (voyageurs, expéditeurs, destinataires), il représente la Compagnie, car c'est lui qui se charge de recevoir, pour les faire transporter par sa Compagnie, les voyageurs, les bagages et les marchandises.

Il a été jugé que le chef de gare était responsable vis-à-vis des tiers et pouvait être assigné conjointement avec la Compagnie, s'il recevait une marchandise sans en délivrer un récépissé ; il en serait de même dans le cas où il ne remettrait pas au voyageur de bulletin de place ou de bagages.

Lorsqu'il contracte au nom de la Compagnie avec les tiers, il engage donc la responsabilité de la Compagnie, quelquefois même la sienne ; les tiers se trouvent, par son entremise, liés vis-à-vis de sa Compagnie, et il ne serait pas regardé comme son représentant pour l'exécution des contrats passés entre lui et les tiers ! Cela nous paraît inadmissible.

Si nous nous trompions, la position des Compagnies serait en réalité trop avantageuse. Elles auraient le droit d'obtenir, par l'intermédiaire de leurs chefs de gares, des transports innombrables et seraient débarrassées des plaintes les plus légitimes par l'impossibilité où serait, le plus souvent, le réclamant d'aller chercher bien loin la Compagnie pour lui faire délivrer l'assignation.

Nous comprendrions encore qu'elles pussent avoir ce droit si elles n'exerçaient pas un monopole, car alors les tiers seraient libres de ne pas contracter avec elles, et par conséquent de ne pas subir une loi aussi dure.

Mais, en l'état actuel des choses, un tel système est, selon nous, une iniquité à l'égard du public et ne peut se justifier à l'égard des Compagnies.

En effet, si elles invoquent la nécessité de communiquer avant l'audience à ceux qui sont chargés de la défendre les vues et la décision de l'Administration centrale, ce motif, qui ne serait pas suffisant, n'est même pas vrai le plus souvent.

Quel besoin ont-elles de recevoir les assignations au siége social, de faire observer les délais de distance, alors qu'elles ont à leur disposition et des trains nombreux qui chaque jour parcourent leurs lignes et surtout le télégraphe électrique?

Les Compagnies de chemins de fer auraient d'autant moins le droit d'invoquer cette prétendue nécessité, que ce sont elles qui ont justement rendu inutiles les délais de distance accordés par la loi de procédure.

Avant l'établissement des chemins de fer, les Compagnies d'assurances ont vu nombre de fois juger contre elles que, partout où elles avaient un délégué de l'Administration, elles avaient une succursale où pouvaient êtres remises les assignations, et aujourd'hui, que les chemins de fer et le télégraphe ont supprimé les distances, les Compagnies de chemins de fer pourraient invoquer à leur profit contre les intérêts les plus légitimés du public la difficulté des communications !

Nous avons, pour notre part, la conviction que la jurisprudence changera tôt ou tard sur cette grave question, et que le système soutenu par nous sera universellement admis.

Mais ce point de droit est assez intéressant pour que le Gouvernement le tranche par une disposition légale, et nous appelons de tous nos vœux le jour où nos législateurs mettront fin d'un trait de plume à des difficultés si préjudiciables pour le public.

200. Ces difficultés peuvent se présenter dans le plus

grand nombre de cas, parce que le voyageur qui veut se plaindre est presque toujours obligé d'assigner la Compagnie.

Mais il peut arriver que le voyageur qui se plaint ait le droit d'assigner le chef de gare, par exemple : si une erreur a été commise par ce dernier; s 'il n'a pas été donné au voyageur un billet de la classe à laquelle il avait droit d'après le prix payé par lui.

Nous avouons, quant à nous, que nous engageons vivement ceux qui auraient à élever contre les Compagnies des réclamations judiciaires, à avoir recours à ce moyen chaque fois qu'il leur sera possible de le faire, de manière à diminuer le désastreux effet de la jurisprudence actuelle.

SECTION IV. — Des différents modes de preuve.

SOMMAIRE.

201. Modes de preuve qui peuvent être invoqués par le voyageur plaidant contre la Compagnie.

202. Perte du billet de place. — Bulletin de bagages. — Registres de la Compagnie. — Preuve testimoniale. — Présomptions. — Appréciation du juge. — Serment.

201. Du principe posé par nous (n° 182), à savoir : que les Compagnies de chemins de fer font acte de commerce en se livrant à l'industrie des transports, il résulte, qu'en cas de réclamation de la part des voyageurs, ceux-ci peuvent invoquer les preuves admissibles en matière commerciale.

202. Cela est d'une grande importance, notamment pour le voyageur qui a perdu son billet, lequel est la preuve du contrat de transport formé entre lui et la Compagnie.

Quels seront donc, en cas de perte du billet de place,

les moyens que le voyageur pourra invoquer contre la Compagnie ?

Il pourra représenter son bulletin de bagage ; s'il a des bagages enregistrés, ce bulletin n'indiquera pas, il est vrai, la classe de voitures à laquelle le voyageur avait droit, mais il indiquera du moins le point de départ et le point d'arrivée.

Si le voyageur n'a pas de bagages enregistrés, si, en ayant, il a perdu son bulletin de bagages en même temps que son billet de place, si enfin, il s'agit d'une réclamation relative à la classe de voitures dans lesquelles le voyageur avait le droit de monter, celui-ci pourra invoquer la preuve testimoniale admissible en matière commerciale au cas où le tribunal croit devoir l'accepter.

Il pourra demander que la Compagnie représente ses livres dans lesquels le tribunal devra trouver des éléments d'appréciation, le contrôle, fait par les Compagnies dans leur intérêt même, permettant de reconnaître au bout de quelques jours combien il a été délivré, pour chaque train, de billets de chaque classe et combien il en est rentré en la possession de la Compagnie.

Le tribunal pourra, en outre, faire application de l'art. 1353 du Code Napoléon d'après lequel : « Les pré-« somptions qui ne sont point établies par la loi sont « abandonnées aux lumières et à la prudence du magistrat « qui ne doit admettre que des présomptions graves, pré-« cises et concordantes, et dans le cas seulement où la loi « admet les preuves testimoniales (1). »

Il pourra même, s'il le juge convenable, faire prêter serment au demandeur pour décider le procès.

(1) D'après l'art. 109 du Code de commerce, les tribunaux peuvent en matière commerciale admettre la preuve testimoniale.

TITRE DEUXIÈME

BAGAGES

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

SOMMAIRE.

203. Surveillance du service du transport des bagages.
204. Registre des réclamations des voyageurs.
205. Plaintes aux commissaires de surveillance, transmises au Ministre.
206. Statistique du transport des bagages.
207. Que doit-on entendre par le mot bagages ?
208. Les voyageurs ont-ils le droit de faire transporter dans leurs bagages des objets soumis au tarif des marchandises ?
209. Ils ne peuvent y faire entrer des matières dont le transport est interdit dans les trains de voyageurs.

203. Le service du transport des bagages est, comme celui du transport des voyageurs, soumis au contrôle de l'Administration supérieure (1).

204. Les voyageurs ont donc le droit d'élever leurs plaintes sur la manière dont les Compagnies exécutent ce service. Ils doivent les consigner sur le registre des réclamations qui, ainsi que nous l'avons dit, doit, aux termes de l'art. 76 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, exister dans chacune des stations du chemin de fer (2).

(1) Voir n° 11 et suiv.
(2) Voir n° 19.

205. Les voyageurs ont également le droit de s'adresser au commissaire de surveillance dans toutes les gares où il en existe; les plaintes sont adressées au Ministre qui statue après avoir entendu les explications de la Compagnie (1).

206. Quoique le transport des bagages ne constitue qu'un accessoire du transport des voyageurs, il a néanmoins une importance qu'il est impossible de méconnaître.

Cette importance a surtout augmenté depuis que le poids transporté en franchise a été élevé de 15 à 30 kilogrammes (2). Ainsi, des statistiques faites à cet égard, il résulte : que le poids des bagages transportés chaque année par les chemins de fer français est aujourd'hui d'environ 200,000,000 kilogrammes.

La recette spéciale du transport des bagages s'est élevée en 1854 à 2,700,000 fr.

Il a été reconnu que le tonnage des bagages appartenait à un 5e seulement des voyageurs, 80 0/0 des voyageurs n'en faisant pas enregistrer. Si ce tonnage se répartissait également, le poids moyen des bagages de chaque voyageur ne s'élèverait pas à 4 kilogrammes (3).

On voit que le transport des bagages est assez important pour que les règles spéciales soient utiles à connaître.

207. Mais, avant de rechercher quelles sont les règles

(1) Voir nos 21 et 22.

(2) En Allemagne la franchise des bagages par voyageur n'est que de 15 kil; en Angleterre, elle diffère suivant la classe de la voiture que prend le voyageur, en 1re on peut apporter 50 kil., en 3e 25 kil. seulement, mais les bagages ne sont pas enregistrés et les Compagnies ne répondent pas des pertes et avaries; en Belgique, on paye pour tous les bagages une taxe modérée.

(3) Documents statistiques sur les chemins de fer publiés par ordre de Son Excellence le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, p. CXIV.

relatives au transport des bagages, il faut savoir d'abord quels sont les colis qui doivent rentrer dans cette catégorie.

D'après MM. Rebel et Juge, on appelle bagages : « les « malles, porte-manteaux, sacs de nuit, et généralement « tous les colis qui font route avec les voyageurs auxquels « ils appartiennent, pour leur être remis à l'arrivée (1). »

Nous croyons cette définition parfaitement juste en ce qu'elle fait ressortir le caractère principal, nous pourrions dire unique, des bagages qui voyagent toujours avec les voyageurs.

208. On s'est demandé, à cet égard, si les voyageurs pouvaient faire transporter dans leurs bagages des objets soumis au tarif des marchandises.

Notre confrère M. Gatellier a soutenu, dans le *Correspondant des justices de paix* (2), que tel était le droit du voyageur; c'est également notre avis. Un objet n'est pas un bagage ou une marchandise suivant sa nature, mais selon qu'il fait route avec ou sans le voyageur, et ce qui le prouve, c'est que presque tous les objets considérés comme bagages dans l'exploitation des chemins de fer ne sont autre chose que des marchandises. Le chemin de fer n'a donc pas le droit d'empêcher le voyageur de transporter, dans ses bagages, des objets soumis au tarif des marchandises.

209. Seulement, si la Compagnie pense, eu égard au poids, au volume, ou à l'odeur surtout, que le bagage renferme des objets qui ne doivent point être transportés dans des trains de voyageurs, elle a le droit de faire ouvrir le colis, et le voyageur doit en laisser faire la vérification.

(1) *Traité des chemins de fer*, n° 482.
(2) 1860, n° 1332, p. 126.

Il en est ainsi dans le cas où les employés croient avoir lieu de supposer que le bagage du voyageur renferme des matières capables de donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies (allumettes chimiques, phosphore, poudre, etc.), ces matières ne devant jamais être transportées par les trains de voyageurs (art. 21 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846) (1). Dans le cas où la Compagnie veut user de ce droit, elle doit refermer les colis immédiatement et à ses frais, si la déclaration n'a pas été reconnue fausse (2).

CHAPITRE PREMIER

TRANSPORT DES BAGAGES A LA GARE.

SOMMAIRE.

210. Responsabilité des Compagnies ou de leurs agents en cas de perte des colis transportés par les omnibus conduisant les voyageurs à la gare.
211. Responsabilité en cas de perte, même en l'absence de toute déclaration, des valeurs ou bijoux.
212. La responsabilité n'existerait plus au cas où il y aurait force majeure.
213. Dans ce cas ce serait à la Compagnie à prouver la force majeure.

210. Ainsi que nous l'avons déjà vu (3), les Compagnies de chemins de fer ont, dans les grandes villes, et notamment à Paris, des omnibus conduisant les voyageurs à la gare, soit que ces omnibus prennent les voyageurs à domicile, soit qu'ils suivent un parcours déterminé mais avec autorisation de prendre des voyageurs en route.

(1) *Tribulations des voyageurs en chemin de fer*, par M. Delattre, p. 71.
(2) Arrêt de la Cour de Paris, du 16 août 1853.
(3) Voir n° 23.

Or, les Compagnies de chemins de fer ou les entrepreneurs des omnibus, agissant pour le compte des Compagnies, sont évidemment responsables des avaries et de la perte des bagages appartenant aux voyageurs.

Les art. 1784 du Code Napoléon, 98 et 103 du Code de commerce, leur imposent incontestablement cette responsabilité (1). En effet, dès que le voyageur est monté dans la voiture et a fait charger ses bagages, l'entrepreneur en est devenu dépositaire nécessaire ; le voyageur ne peut plus veiller à leur conservation, c'est au cocher de la voiture à empêcher tout enlèvement des colis. Aussi les Compagnies n'ont-elles jamais contesté dans ce cas le principe de la responsabilité.

211. Mais jusqu'où doit s'étendre cette responsabilité, c'est là la question soulevée dans chaque procès de ce genre.

Nous examinerons plus tard (2) la question de savoir si, lorsque le voyageur fait enregistrer ses bagages au chemin de fer, il doit déclarer les valeurs ou objets précieux qui peuvent exister dans ses bagages, et si l'absence d'une telle déclaration peut l'empêcher d'obtenir, en cas de perte, une somme équivalente à la valeur totale des objets perdus.

Mais, lorsqu'il s'agit de bagages chargés sur un omnibus conduisant au chemin de fer, il ne saurait y avoir de dé-

(1) Art. 1784 du C. N. Ils (les voituriers) sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles aient été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure. — Art. 98 du C. de C. Il (le commissionnaire) est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure. — Art. 103 du C. de C. Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure.

(2) Voir nº 231.

claration, car il n'y a pas le plus souvent enregistrement (1), le voyageur n'a pas à payer un prix supérieur pour les finances et valeurs que pour les autres objets ; les raisons invoquées par les chemins de fer ne sauraient donc être accueillies, lorsqu'il s'agit des omnibus qui n'exécutent pas l'obligation énoncée par l'art. 1785 : « de tenir registre de l'argent, des effets et des objets dont « ils se chargent. »

C'est ce que la Cour de Paris a décidé par un arrêt du 24 novembre 1857, confirmatif d'un jugement du tribunal civil de la Seine du 18 juillet 1856, précisément à l'égard des omnibus destinés à transporter les voyageurs du centre de Paris à la gare d'Orléans, et de la gare à domicile (2).

(1) Il y a mieux : dans une affaire soumise à la Cour de Paris, l'avocat de la Compagnie du Nord reprochait au voyageur d'avoir fait connaître le contenu de ses colis. « M. S..., disait-il, devait apporter la plus grande surveillance et la plus grande discrétion au sujet de cette malle si précieuse (elle contenait une somme de 500 fr.), loin de là il dit tout haut au cocher de l'omnibus qu'elle contenait de l'or ; ce mot est recueilli par un de ces industriels qui se tiennent à la piste de pareilles aubaines. » (*Gazette des Tribunaux*, du 25 novembre 1857.)

(2) Le jugement est ainsi motivé en droit :

« Attendu en droit, qu'aux termes de l'art. 1784 du Code Napoléon, « les entrepreneurs de transport sont responsables de la perte des choses « qui leur sont confiées ; — Que ce principe ne reçoit pas exception au « cas où il s'agit d'une entreprise d'omnibus destinés à transporter à la « gare d'un chemin de fer les voyageurs et leurs bagages, puisque rien ne « s'oppose à ce que cette entreprise prenne toutes précautions pour sur- « veiller les objets à elle confiés et qu'elle reçoit une rétribution spéciale « pour le transport de ces mêmes objets. » (Voir le jugement et l'arrêt, *Gazette des Tribunaux*, du 25 novembre 1857.) — Ici en effet est applicable le principe adopté, à l'égard des voitures de place dont les cochers ne font pas davantage l'enregistrement des bagages qui leur sont confiés. « Considérant, dit un arrêt de la Cour de Paris, du 17 décembre 1858, « dans une espèce où il s'agissait d'une malle volée sur l'impériale d'une « voiture de place conduisant un voyageur du chemin de fer d'Orléans « à son hôtel, qu'il s'agit dans l'espèce d'un dépôt nécessaire, engageant « par le fait même la responsabilité du voiturier, indépendamment de « toute déclaration du voyageur, sur le contenu des malles confiées au « voiturier. » (*Gazette des Tribunaux* du 23 décembre 1858. — *Correspondant des justices de paix*, 1859, p. 351.)

212. La responsabilité de la Compagnie ne serait dégagée que si la perte, l'avarie ou le retard provenaient d'un cas de force majeure (art. 1784 du Code Napoléon, 103 et 104 du Code de Commerce).

213. Mais ce serait à la Compagnie à établir la force majeure, du moment où le voyageur aurait prouvé la remise faite par lui de ses bagages au conducteur de l'omnibus.

CHAPITRE II

ARRIVÉE EN GARE.

SOMMAIRE.

214. Remise des bagages aux employés de la Compagnie.
215. Responsabilité de la Compagnie à partir de ce moment et même avant l'enregistrement.
216. Est-il nécessaire, pour que la Compagnie soit responsable, que les colis soient confiés aux employés préposés spécialement aux bagages ?
217. Dans tous les cas il faut que les colis soient remis aux employés de la Compagnie.
218. Exception à ce principe en cas de vol par un employé de la Compagnie.
219. La responsabilité, en cas de perte ou avarie, n'existerait plus s'il y avait force majeure ou vice propre de la chose.
220. Dans ce cas ce serait à la Compagnie à établir la force majeure ou le vice propre de la marchandise.

214. Lorsque le voyageur arrive à la gare avec ses bagages, il peut, s'ils sont portatifs, les garder avec lui.

Mais, quelque soit leur peu de volume, il peut les confier aux employés de la Compagnie, et nous devons dire que, le plus souvent, ils sont emportés par les facteurs de la Compagnie avant même que le voyageur ait eu le temps de se reconnaître et de déclarer son intention.

215. La conséquence nécessaire de ces faits est la responsabilité qu'encourt la Compagnie du moment où le colis du voyageur a été confié par lui aux employés de la Compagnie. C'est ce que pensent MM. Rebel et Juge, d'après lesquels : « La responsabilité commence à l'instant « où les objets sont remis aux agents ou préposés des « Compagnies dans leurs gares, stations (1)... » C'est ce que déclare également la jurisprudence (2), et nous pourrions à cet égard citer de nombreuses décisions ; mais nous nous contentons d'insister sur un jugement du tribunal civil de la Seine en date du 16 octobre 1857, parce qu'il condamne une prétention, inadmissible suivant nous, des Compagnies de chemins de fer.

Celles-ci, dans l'espérance d'échapper à la responsabilité, impriment sur les bulletins de bagages qu'elles ne répondent que des colis enregistrés ; or, l'objet perdu dont on réclamait la valeur devant le tribunal de la Seine n'ayant pas été enregistré, la Compagnie du chemin de fer d'Orléans soutint qu'elle ne pouvait pas être responsable.

Cette défense était mal fondée, car, du moment où le voyageur a remis son colis aux employés spéciaux de la Compagnie, il y a dépôt nécessaire et par conséquent responsabilité. Le voyageur est dans l'impossibilité absolue de veiller à la conservation de ses bagages, puisque, avant de les faire enregistrer, il doit se rendre au bureau de distribution des billets pour prendre son billet de place. M. Descouture, avocat impérial, avait raison de le dire en

(1) *Traité des chemins de fer*, p. 273, n° 485.

(2) Cette jurisprudence n'est pas unanime, car un jugement du tribunal de commerce de la Seine en date du 9 novembre 1852 décharge les Compagnies de toute responsabilité tant que les bagages ne sont pas enregistrés. (Teulet et Camberlin, *Journal des Tribunaux de commerce*, 1853, p. 32.) — Mais ce jugement qui nous paraît isolé est combattu par un trop grand nombre de décisions pour pouvoir former jurisprudence. Il ne peut d'ailleurs se concilier avec la loi (art. 1784 C. N.).

concluant devant le tribunal : « Aussitôt qu'un voyageur « arrive à un embarcadère, il est entouré d'agents officiels « de l'Administration, reconnaissables à un costume spé- « cial, qui s'emparent de ses malles et qui ne lui per- « mettent pas d'entrer dans la salle des bagages, avant « qu'il soit muni de son billet de place ; il est, quoi qu'il « fasse, dépouillé du droit de veiller lui-même sur son « bagage. »

Le tribunal, conformément à ces conclusions, condamna la Compagnie à payer la valeur du sac de nuit perdu (1).

216. Mais faut-il, pour engager la responsabilité de la Compagnie, que le voyageur remette ses bagages à un employé préposé aux bagages ?

Nous ne le pensons pas : Le voyageur n'est pas tenu de connaître exactement les fonctions auxquelles est préposé chaque employé ; c'est ce qui a été décidé avec raison,

(1) Le tribunal :

« Attendu que le fait de la remise de la malle à un de ses employés n'est pas nié par la Compagnie, puisqu'elle se défend en disant qu'elle n'a pas pris charge de la malle, qu'elle ne répond que des colis enregistrés ou déposés au bureau-consigne ; — Attendu que cet enregistrement ou dépôt n'est pas indispensable pour rendre la Compagnie responsable des colis apportés par un voyageur; qu'il suffit que ces colis aient été remis par le voyageur à un de ses employés et acceptés par lui ; qu'elle répond du fait et de la négligence des hommes qu'elle a préposés au transport des colis dans ses bureaux, distingués par un costume uniforme et désignés ainsi à la confiance des voyageurs ; — Attendu que la Compagnie doit donc indemniser Laroche de la perte des vêtements et des papiers enfermés dans sa malle, mais non des frais de son voyage, qu'il aurait pu ne pas faire ou mettre à profit, puisqu'il le faisait, ni des dommages dont Laroche peut être tenu envers son mandant qui ne sont que des suites éloignées de l'accident ; — Que le Tribunal a les éléments nécessaires pour fixer l'indemnité due à Laroche ; — Par ces motifs ; — Condamne la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à payer à Laroche la somme de 300 fr. à titre d'indemnité avec les intérêts tels que de droit du jour de la demande, et la condamne aux dépens. (*Gazette des Tribunaux* du 22 octobre 1857.)

suivant nous, par un jugement du tribunal civil de la Seine en date du 20 février 1856 (1).

217. Mais pour qu'en cas de *perte* le voyageur puisse adresser une réclamation à la Compagnie, il faut qu'il ait remis ses bagages à un employé de la Compagnie, car, s'il l'avait confié à une personne étrangère à la gare, nul doute que l'action en responsabilité ne fût mal fondée.

Il est donc nécessaire que les voyageurs puissent immédiatement reconnaître les employés du chemin de fer; pour cela l'Ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846 dispose : « Que tout employé sur les chemins de fer « sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe di- « stinctif; » « afin, dit le rapport précédant cette Ordon- « nance, que le public reconnaisse facilement les per- « sonnes auxquelles il s'adresse (2). »

218. Mais, en cas de vol, il n'en est pas de même. Si, par exemple, un voyageur laisse par erreur, soit dans la salle d'attente, soit au pied du bureau d'enregistrement des bagages ou du bureau de distribution des billets, un

(1) Ce jugement est fondé sur le motif suivant :

« Attendu qu'il est constant qu'Aucler, arrivant à la gare de Paris, « le 24 juillet, une heure avant l'heure du départ, a confié son sac de nuit « à Ducret qui a reconnu ce fait et déclaré avoir déposé le sac de nuit « sur le comptoir destiné à cet effet, que cependant, au moment où Au- « cler est revenu, le sac de nuit avait disparu; qu'il n'est pas contesté « que Ducret soit un homme employé au service de l'Administration; « qu'Aucler en voyant un homme revêtu de l'uniforme des gens de ser- « vice a dû croire qu'il était proposé à cet effet; que l'Administration « doit veiller à ce que chacun de ses employés se renferme dans les limi- « tes étroites des fonctions qu'elle entend lui confier, mais que, lorsque « ses agents font un acte qui par sa nature se rapproche de ceux qui « rentrent dans leurs fonctions, ils engagent nécessairement la responsa- « bilité de l'Administration. » Teulet et Camberlin, *Journal des Tribunaux de commerce*, 1856, p. 24. — Lehir, *Annales du droit commercial*, 1857, p. 294.)

(2) Voir arrêt de cassation du 9 janvier 1852. (Devil. et Car., 1852, 1. 862.)

colis qu'il comptait garder avec lui et que ce colis soit enlevé par un employé de la Compagnie, celle-ci sera évidemment responsable.

C'est ce que le tribunal civil de la Seine a décidé par un jugement du 17 mai 1850 dans une espèce où un employé subalterne, vêtu de l'uniforme des facteurs, s'était, quelques minutes avant l'heure du départ, présenté dans les salles d'attente, tenant à la main un sac de nuit et demandant à qui il appartenait, puis l'avait dérobé avec son contenu (1).

219. La responsabilité de la Compagnie se trouverait dégagée, aux termes des art. 1784 du Code Napoléon et

(1) Le tribunal :

Attendu qu'il est constant, en fait, que, le 5 septembre 1848, Laurent, sur le point de monter à Bourges, dans le convoi du chemin de fer de 7 h. 50 min. du soir, déposa et oublia dans la station, au pied du guichet d'enregistrement des bagages, un sac de nuit en tapisserie à raies, contenant diverses valeurs mobilières ; — Que des documents de la cause, et notamment de l'instruction criminelle suivie à Bourges, à l'occasion de la disparition de ce sac, fortuitement retrouvé depuis dans la rivière de Moulan, il résulte que ledit sac a été, dans la gare du chemin de fer, l'objet d'une soustraction frauduleuse, et que cette soustraction a été commise par un employé de l'Administration ; — Attendu que cet employé était alors dans l'exercice de ses fonctions; qu'en effet plusieurs témoins entendus dans l'instruction ont déclaré qu'un employé subalterne, vêtu de l'uniforme des facteurs, s'était, quelques minutes avant l'heure du départ, présenté dans les salles d'attente, tenant à la main un sac de nuit en tapisserie à raies et demandant à qui il appartenait ; qu'en se présentant ainsi dans les salles d'attente porteur du sac, ce facteur accomplissait un acte de ses fonctions ; — Que si l'oubli de ce sac par Laurent, sous le guichet d'enregistrement des bagages, n'était de nature à entraîner aucune responsabilité par les agents de l'Administration auxquels le sac n'avait pas été confié, le facteur, dans l'espèce, en le prenant et le colportant dans les salles en vertu de son emploi, devenait responsable de la représentation et qu'en le détournant après s'en être volontairement chargé, c'est dans l'exercice même de ses fonctions qu'il a commis ce détournement ; — Que dès lors l'Administration est responsable du fait de son agent ou préposé dans les termes du § 3 de l'art. 1384. (*Gazette des Tribunaux* du 1er juin 1850.) — Arrêt confirmatif de la Cour de Paris, du 22 novembre 1851. (*Gazette des Tribunaux* du 27 novembre 1851.)

103 du Code de commerce, si la perte ou l'avarie provenait d'un cas de force majeure.

Il en serait de même, si l'avarie avait pour cause le vice propre de la chose.

220. Mais, une fois que le voyageur aura établi la remise de ses bagages aux employés de la Compagnie, c'est à elle à établir, en cas de perte, la force majeure et, en cas d'avarie, le vice propre de la chose ou la force majeure.

CHAPITRE III

ENREGISTREMENT DES BAGAGES.

SOMMAIRE.

221. Enregistrement.
222. Droit d'inscription.
223. Valeur des mentions portées sur le bulletin de bagages. — Renvoi.
223 (*bis*). Les employés d'une Compagnie ne peuvent exiger d'un voyageur la déclaration qu'elle ne sera pas responsable en cas d'avaries sous le prétexte que le colis est un carton et non une caisse en bois.
224. Poids des bagages transportés en franchise de droits.
225. Critique de ce système.
226. Un voyageur peut-il, lorsque ses bagages sont déjà sur la bascule, en retirer une partie pour éviter le prix de l'excédant ?
227. Deux voyageurs peuvent-ils réunir leurs bagages pour éviter de payer un excédent ?
228. Prix de transport et de péage des excédants de bagages.
229. Règles spéciales au transport des bagages des militaires ou marins.
230. Prix de transport des espèces, valeurs et objets précieux.
231. Le voyageur doit-il faire, lors de l'enregistrement de ses bagages, la déclaration des valeurs, espèces ou objets précieux qu'ils renferment ?
232. La Compagnie est-elle obligée de demander au voyageur si sa malle contient des objets de cette nature ?

233. La Compagnie est-elle en droit d'ouvrir les bagages pour s'assurer de leur contenu ?

221. La responsabilité qui, comme nous l'avons déjà dit, incombe à la Compagnie du moment où les bagages des voyageurs sont confiés à ses employés, ne la dispense pas d'enregistrer les bagages.

Dès que le voyageur est muni de son billet de place, il doit donc se rendre au bureau spécial pour l'enregistrement des bagages.

Arrivé là, il fait peser ses colis, paye un droit plus ou moins élevé dont nous allons fixer bientôt le montant, et reçoit, en échange, un bulletin qui forme son titre contre la Compagnie.

Nous avons donc à examiner en détail chacune de ces opérations.

Les bagages sont d'abord pesés et numérotés, le billet de place est ensuite poinçonné (1); puis, enfin, l'inscription du bagage a lieu au bureau d'enregistrement ; cette inscription est faite sur un registre spécial (2) et à souche, portant des numéros d'ordre, mais sans indication de noms.

Il est remis au voyageur un bulletin détaché de ce registreet indiquant le nombre des colis, leur poids et le numéro (semblable à celui apposé sur les colis eux-mêmes).

222. Le droit d'inscription est, en dehors de tout droit de transport ou de péage, de 10 centimes ; c'est, comme nous allons le voir (3), le seul droit à payer lorsque le bagage du voyageur n'excède pas 30 kilos.

(1) Ce poinçonnage, servant à indiquer que le voyageur a des bagages, peut être fort utile en cas de perte par le voyageur de son bulletin de bagages. (Voir n° 245.) Le voyageur a donc tout intérêt a veiller à ce que cette formalité soit exactement remplie.

(2) Art. 1785 du Code Napoléon. — *Traité des chemins fer*, de Rebel et Juge, n°s 508 et 503.

(3) Voir n° 224.

223. Le bulletin délivré au voyageur forme un titre entre lui et la Compagnie ; mais il ne faut pas croire que la Compagnie soit autorisée à lier le voyageur par toutes les mentions qu'il lui plaît d'y insérer : ainsi nous verrons (n° 259) qu'une Compagnie ne peut pas, pour limiter l'étendue de sa responsabilité, se prévaloir des annotations mises au dos des bulletins délivrés aux voyageurs et portant, qu'en cas de perte des objets, il ne sera payé qu'une somme fixe et déterminée.

223 *bis*. Mais les employés d'une Compagnie peuvent-ils exiger la déclaration qu'elle ne sera pas responsable en cas d'avarie, sous prétexte que le colis est un carton et non une caisse de bois ?

Le tribunal de la Seine a décidé avec raison la négative par un jugement longuement motivé en date du 23 janvier 1863 (1).

(1) « Attendu, dit le tribunal, que la Compagnie défenderesse ne nie pas le principe de sa responsabilité, mais prétend que, non garante des avaries qui proviennent du vice propre de la chose elle-même, elle a non-seulement intérêt à faire constater ce vice quand il existe et à refuser les marchandises qui en sont entachées, mais qu'en agissant ainsi, elle use d'un droit qui ne lui a jamais été contesté ; — Attendu qu'on ne saurait lui refuser le droit de prendre les précautions nécessaires pour éviter les avaries dont elle pourrait être plus tard responsable, mais qu'elle doit accepter les marchandises emballées suivant le mode et d'après les usages adoptés par le commerce et les voyageurs ; — Qu'il est certain que, chaque jour, on lui présente des objets non renfermés dans des caisses, mais simplement dans des cartons, et qu'elle ne refuse point de s'en charger ; — Que, sans doute, ce genre de colis exige des précautions, des soins plus minutieux que les colis qui offrent plus de solidité, mais que ces précautions, ces soins doivent être pris par elle ; — Attendu que la Compagnie, si on lui présente un colis défectueux offrant quelque crainte d'avaries, a le droit d'exiger de l'expéditeur une constatation de son état matériel, mais que son exigence ne saurait pas aller jusqu'à l'exonération de toute garantie ; — Attendu que vainement la Compagnie oppose son tarif, aux termes duquel elle n'accepte pas, sans bulletin de non-garantie, les marchandises dans un emballage défectueux ; — Qu'en supposant ce tarif obligatoire pour les tiers, c'est à dire ayant force de loi, on ne pourrait s'en prévaloir pour le cas particulier, puisque le colis, d'a-

224. D'après les cahiers de charge des Compagnies, il est accordé aux voyageurs une franchise du transport pour 30 kilogrammes de bagages, ou plutôt il ne lui est, dans ce cas, réclamé aucun supplément de prix de sa place, le transport de ses bagages étant compris dans le prix de la place. Cette franchise est réduite à 20 kilogrammes pour les enfants payant demi-place et, d'un autre côté, il n'en est accordé aucune pour les enfants transportés gratuitement.

225. Ce système est-il inattaquable? Nous ne le pensons pas et nous croyons, pour notre part, beaucoup plus rationnel celui adopté en Belgique de faire payer un prix de transport pour tous les bagages, quel qu'en soit le poids, suivant une taxe modérée.

En effet, il ne faut pas croire que le transport des bagages (30 kilos par voyageur) soit gratuit; le prix du transport des bagages est seulement compris dans le prix de la place, dont il augmente nécessairement le montant. Or, est-il bien juste que tout voyageur indistinctement paye pour des bagages, qu'il en ait ou qu'il n'en ait pas? Le voyageur devrait payer selon la place qu'il occupe dans les voitures, et selon le poids des bagages qu'il fait transporter; de cette manière, celui qui voudrait se priver de bagages réaliserait une économie sur sa place, et les che-

près l'aveu même de la Compagnie, n'était pas détérioré, était fortement ficelé, et qu'enfin, comme il a été dit, l'emballage était conforme aux usages du commerce et des voyageurs; — Que si on adoptait le système de la Compagnie, il s'ensuivrait que chaque jour elle pourrait changer, suivant son caprice, le mode d'emballage, et créer ainsi des difficultés nouvelles aux voyageurs ou aux expéditeurs; — Qu'il n'est pas permis à une Compagnie de chemin de fer de créer elle-même une loi; qu'elle doit se soumettre aux usages tels qu'ils ont été pratiqués jusqu'ici; que si, autrefois, les messageries acceptaient sans difficultés les cartons des voyageurs, les Compagnies de chemins de fer, qui disposent de locaux plus spacieux pour le transport des bagages, ne sont point fondées à les refuser. » — (*Bulletin des Tribunaux*, du 6 avril 1863.)

mins de fer seraient plus à la portée de tous sans que leurs recettes fussent moins élevées.

226. On s'est demandé si le voyageur qui, lors du pesage de ses bagages, s'aperçoit qu'il aura un excédant à payer, a le droit d'en retirer une partie pour éviter le prix de l'excédant.

En droit, cela est certain ; car le contrat de transport n'est parfait qu'au moment où les deux parties contractantes sont d'accord sur le prix ; or, il n'est pas possible de connaître le prix des bagages avant que ceux-ci aient été pesés (1).

Mais les voyageurs doivent exercer ce droit avec beaucoup de circonspection, car il faut bien reconnaître que le service de l'enregistrement des bagages doit être fait avec la plus grande célérité et que, si les voyageurs prétendaient souvent pouvoir enlever partie de leurs bagages après le pesage, il y aurait continuellement des pertes de temps préjudiciables à tous les voyageurs.

Dans tous les cas, il est bon de remarquer que, si le voyageur ne se prononçait pas de suite après le pesage et laissait faire le numérotage, il ne pourrait plus se dispenser de payer pour la totalité des bagages pesés. En effet, le prix étant fixé d'avance, du moment où le pesage a eu lieu, il y a, légalement parlant, accord sur le prix et par conséquent contrat parfait.

227. Deux voyageurs, dont l'un a beaucoup de bagages et dont l'autre en a peu, peuvent-ils s'entendre pour éviter au premier de payer un supplément ?

Nous ne le pensons pas, à la condition toutefois que les deux voyageurs ne se trouvent pas ensemble et ne

(1) M. Delattre, *Tribulations des voyageurs en chemins de fer*, p. 57 et 58.

réunissent leurs bagages que pour éviter à l'un d'eux le payement du tarif réglementaire ; en effet, ils privent ainsi la Compagnie d'une perception légitime et lui causent un préjudice.

Nous croyons que, dans ce cas, la Compagnie a le droit d'intenter une demande en payement de la taxe dont elle est frustrée et d'obtenir même, en plus, une certaine somme de dommages-intérêts (1).

Mais nous nous refusons absolument à voir dans ce fait les caractères du délit d'escroquerie.

Le tribunal correctionnel de la Seine avait donc eu parfaitement raison, suivant nous, d'acquitter deux voyageurs traduits devant lui sous l'inculpation d'escroquerie pour avoir réuni illégalement leurs bagages (2).

Malheureusement, depuis ce jugement, la jurisprudence a varié sur cette question, et plusieurs condamnations ont été prononcées ; ainsi le tribunal de Château-Thierry et celui de Mirecourt ont vu dans ce fait : le premier, le délit de filouterie, et le second, le délit d'escroquerie ; ils ont prononcé chacun une condamnation à 16 fr. d'amende (3).

(1) Nous approuvons également un arrêt rendu par la Cour de Paris, et accordant des dommages-intérêts, à un créancier qui, ayant fait faire une saisie-arrêt sur les bagages de son débiteur, avait vu ses poursuites retardées par la réunion aux bagages de son débiteur de ceux d'un autre voyageur. (*Gazette des Tribunaux* du 5 février 1862) (chronique.)

(2) Jugement..... mai 1857 M. Delattre, *Tribulations des voyageurs en chemins de fer*, p. 59.

(3) Jugement du tribunal correctionnel de Chateau-Thierry du 19 juillet 1861. (*Gazette des Tribunaux* du 9 août 1861.) — Jugement du tribunal correctionnel de Mirecourt du 11 octobre 1861 : — Attendu, dit ce dernier jugement, qu'il résulte des débats la preuve que le 7 août 1861, le prévenu, partant de Charmes pour Epinal par le chemin de fer, a emprunté les billets de places des sieurs C... et H..., ses compagnons de voyage, les a présentés avec le sien au bureau des bagages, et a obtenu, par ces moyens, la délivance d'un bulletin constatant l'enregistrement des divers colis qui lui appartenaient avec une réduction de 60 kilogrammes sur la taxe due pour l'excédant ; — Attendu que, d'après l'article 44 du cahier des charges de la Compagnie de l'Est, approuvé par l'arrêté

Nous ne saurions, pour notre part, approuver de telles décisions ; nous comprenons parfaitement que la Compagnie du chemin de fer puisse chercher, dans des faits de cette nature, l'occasion de réclamer des dommages-intérêts pour le préjudice causé ; mais que l'on torture la loi pénale au point de l'appliquer dans de telles circonstances, cela ne nous paraît ni équitable ni juridique.

Nous pouvons du reste citer à l'appui de notre opinion un jugement du tribunal correctionnel de Belley et un arrêt de la Cour de Lyon.

Le tribunal de Belley a décidé que ce fait ne constituait

ministériel du 11 juin 1859 : « Le voyageur dont le bagage ne pèse pas plus de 30 kilog. n'a à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place ; — Attendu que de cette stipulation il résulte que la franchise jusqu'à concurrence de 30 kilog. n'est accordée qu'au voyageur ayant des bagages avec lui ; d'où il suit qu'en l'absence de bagages, le voyageur ne peut céder à un autre le droit qui est exclusivement attaché à leur possession ; — Attendu que, pour se soustraire à ces conditions qui ont été publiées et affichées dans toutes les gares, ou pour en éviter l'application au transport de ses propres marchandises, le prévenu a usé de manœuvres frauduleuses à l'égard du préposé du bureau des bagages de la gare de Charmes, en lui présentant les deux billets de places qu'il avait empruntés des sieurs C... et H... qui voyageaient sans bagage ; en rattachant à ces billets divers colis qu'il a déposés au bureau ; qu'à l'aide de ces moyens tendant à persuader l'existence de fausse entreprise ou d'un crédit imaginaire, il s'est fait remettre un bulletin d'enregistrement de ces deux colis avec réduction de soixante kilogrammes sur la taxe due pour l'excédant ; qu'il a ainsi escroqué une partie de la fortune d'autrui ; — Attendu que l'on ne peut assimiler le fait incriminé au cas où des personnes de la même famille ou liées d'amitié voyagent ensemblent et mettent en commun leurs bagages pour profiter de la franchise accordée par l'art. 44 du cahier des charges ; — Attendu que l'intention frauduleuse du prévenu est manifeste ; que, de son aveu, il a déjà eu recours à de pareilles manœuvres pour tromper les Compagnies de chemins de fer, en leur faisant transporter ses marchandises gratuitement ou à prix réduits ; — Attendu cependant qu'il existe dans la cause des circonstances atténuantes qui se tirent de l'extrême modicité du préjudice causé ; — Par ces motifs, le Tribunal déclare J... convaincu d'escroquerie, et lui appliquant les dispositions des articles 405 et 463 du Code pénal, le condamne à 16 fr. d'amende et aux dépens liquidés à 25 fr. 75 cent. (*Gazette des Tribunaux* des 4 et 5 novembre 1861.)

pas de délit ; il s'est fondé, au point de vue de l'intention, sur ce que le porteur des quatres billets présentés par lui étaient son beau-frère, sa sœur et deux de ses ouvriers ; en droit, sur ce que le droit au transport de 30 kilogrammes de bagage qui appartient à tout voyageur muni d'un billet n'étant déclaré incessible par aucune loi ni aucune convention, il pouvait être cédé, soit à titre gratuit, soit à titre onéreux, conformément aux principes posés dans l'article 1598 du Code Napoléon (1).

La Cour de Lyon, saisie de cette affaire par l'appel du Ministère public, a, comme le tribunal de Belley, refusé de reconnaître dans le fait reproché au prévenu les caractères d'un délit ; seulement elle a prononcé une condamnation à 25 fr. d'amende pour violation des règlements de la Compagnie (art. 21 de la loi du 15 juillet 1845) (2).

228. Lorsque les bagages excèdent le poids de 30 kilogrammes par voyageur, il est dû par lui un prix de transport fixé par l'Administration.

D'après les cahiers de charges actuels ce droit est, tant pour le péage que pour le transport, de 36 centimes par tonne (3) et par kilomètre (non compris l'impôt dû à l'État), mais seulement lorsque l'excédant de bagages pèse au moins 50 kilogrammes (4).

Lorsque ces excédants pèsent isolément moins de 50 kilogrammes, le tarif est fixé : à raison de 50 centimes par tonne et par kilomètre pour excédant pesant isolément 0, à 40 inclusivement ; à raison de 40 centimes au-dessus

(1) Jugement du 25 avril 1863. (*Gazette des Tribunaux* du 7 juin 1863.)
(2) Journal *l'Union Nationale* 30 mai 1863.
(3) Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.
(4) Art. 42 et 47. D'après les cahiers de charges, ce tarif n'était applicable qu'aux excédants de bagages pesant isolément plus de 40 kil. Mais d'après une circulaire du 10 avril 1857, il n'est plus aujourd'hui applicable qu'aux excédants de bagages pesant au moins 50 kilogrammes.

de 40 kilogrammes, ainsi que cela résulte de la Circulaire ministérielle en date du 10 avril 1857 (1).

229. Ce tarif est considérablement diminué en ce qui concerne les militaires et les marins.

Les nouveaux cahiers de charges portent à cet égard une disposition ainsi conçue : « Les militaires ou marins voya- « geant en corps, aussi bien que les militaires ou marins « voyageant isolément pour cause de service, envoyés en « congé limité ou en permission, ou rentrant dans leur « foyer après libération, ne seront assujettis, eux, leurs « chevaux et *leurs bagages*, qu'au 1/4 de la taxe du tarif. »

De cette disposition il résulte que les militaires ou marins ont droit, comme tous autres voyageurs, au transport en franchise de 30 kil. de bagages et que, pour l'excédant, quel qu'il soit, ils ne doivent que le 1/4 du tarif ordinaire.

(1) Cette Circulaire est ainsi conçue :

J'ai fait examiner par la section permanente du comité consultatif des chemins de fer les propositions que vous m'avez soumises pour régler les prix de transport des paquets, colis et excédants de bagages pesant isolément moins de 50 kilogrammes; — Après avoir pris une connaissance attentive de vos propositions et de l'avis de la section permanente, j'ai décidé, à la date de ce jour, que les prix à percevoir pour ces sortes d'expéditions seraient fixés ainsi qu'il suit : — Tarif de transport des paquets colis ou excédant de bagages pesant isolément moins de 50 kilogrammes (impôt dû à l'État compris)..... 0 fr. 50 c.

De 0 à 40 kilogrammes par tonne et par kilomètre..... 0 fr. 50 c.
Au-dessus de 40 kilogrammes par tonne et par kilomètre... 0 fr. 40 c.

La perception s'effectuera : — De 0 à 5 kilogrammes inclusivement par fraction indivisible de 5 kilogrammes ; — Au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes inclusivement, par fraction indivisible de 10 kilogrammes ; — Au dessus de 10 kilogrammes par fraction indivisible de 10 kilogrammes. Quelle que soit la distance parcourue, la taxe ne pourra être inférieure aux minima ci-après : — Pour les expéditions de 50 kilogrammes et au-dessous..... 0 fr. 25 c.
Pour les expéditions au-dessus de 50 kilogrammes..... 0 fr. 40 c.
} Frais de chargement et de déchargement compris.

Veuillez prendre des mesures pour assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution de la présente décision.

D'un autre côté, une décision du Ministre de la guerre en date du 28 octobre 1852 dispose que : « Les officiers « de tous grades auront droit au transport à prix réduit de « leurs bagages *jusqu'à concurrence du poids de* 70 *kilo-* « *grammes*, au delà duquel les Compagnies pourront exiger « le prix du tarif, en outre des 30 kilogrammes *franco ;* » D'après cette décision : si l'officier n'a que 30 kil. de bagage, il ne paye rien ; s'il a de 30 à 100 kil., il paye le 1/4 des prix du tarif pour cet excédant ; s'il a plus de cent kil., il ne paye rien pour les 30 premiers, il paye le 1/4 du tarif pour les 70 suivants et le tarif ordinaire pour le surplus.

La décision du Ministre de la guerre est, comme on le voit, moins favorable aux militaires ou marins que les cahiers de charges des Compagnies. De là sont nées des difficultés. Les Compagnies prétendaient que la décision du Ministre de la guerre devait être exécutée ; les militaires ou marins s'en référaient aux cahiers de charges dont ils réclamaient l'application. Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, saisi de cette question, a décidé que la décision de son collègue de la guerre ne constituait qu'un règlement disciplinaire obligatoire pour les militaires seulement (Circulaire du 7 aout 1857, aux administrateurs des Compagnies de chemins de fer) (1).

(1) Le Ministre, après avoir énoncé les deux dispositions contraires de la décision du Ministre de la guerre du 28 octobre 1852 et des cahiers de charges, s'exprime ainsi : « Je vous ferai observer, à cet égard, que les prescriptions auxquelles votre Compagnie doit se conformer avant tout sont celles qui résultent de son cahier des charges. Si le Ministre de la guerre a cru devoir, dans un intérêt spécial, limiter à 70 kil. le poids des excédants de bagages admis au bénéfice de la réduction du prix de transport, les dispositions arrêtées à ce sujet par S. Ex. le 28 octobre 1852 ne constituent qu'un règlement disciplinaire, obligatoire pour les militaires seulement. Rien ne s'oppose, sans doute, à ce que votre Compagnie applique ce règlement dans chaque cas particulier, mais si un militaire réclame sous sa propre responsabilité le bénifice plein et entier du tarif réduit du cahier des charges, votre Compagnie est tenue légalement de le lui accorder, sauf à signaler au Ministre de la guerre une contraven-

Mais comment doit être interprété le cahier de charges à l'égard du militaire ou du marin voyageant avec sa famille? Celui-ci peut-il présenter tous ses bagages en bloc comme lui appartenant, de manière à profiter des dispositions spéciales?

La Compagnie du chemin de fer peut-elle, au contraire, diviser fictivement l'excédant en autant de parts qu'il y a de membres dans la famille? Telle est la question que la Cour d'Aix a jugée par un arrêt du 3 janvier 1855. La Cour a décidé que, dans ce cas, le voyageur devait être cru sur sa parole (1).

230. Si le voyageur a, dans ses bagages, des valeurs de portefeuille, des bijoux et objets précieux ou de l'argent

tion qui n'existe que vis à-vis de l'autorité militaire et qu'elle a seule le droit de réprimer. En ce qui concerne mon administration, je ne puis admettre d'autre loi que celle de votre acte de concession, et il me serait impossible, dès lors, d'autoriser une Compagnie de chemin de fer à se départir d'une règle qu'il ne m'appartient pas de modifier.

« Veuillez donner des instructions dans ce sens aux agents de votre compagnie et m'accuser réception de la présente. »

(1) Cet arrêt est ainsi conçu : La Cour : — Attendu que le militaire, porteur d'une feuille de route, qui voyage en chemin de fer avec sa femme et ses enfants et présente tous les bagages en bloc, comme lui appartenant, a le droit d'obtenir, d'abord le dégrèvement du poids de 30 kilogrammes par voyageur, ensuite la réduction de moitié (aujourd'hui elle est de 3/4) sur l'excédant de ce poids, sans que l'Administration puisse contrôler sa déclaration et diviser fictivement l'excédant en autant de parts qu'il y a de membres de sa famille, pour ne faire porter le privilége de la réduction que sur la part afférente au militaire lui-même; que, sans doute, il entre dans les attributions de l'Administration de veiller à ce qu'aucune fraude ne soit commise à son préjudice et qu'on ne saurait la soumettre d'une manière absolue à accepter, dans tous les cas, sans contrôle, la déclaration de tout voyageur, mais que, dans les circonstances précitées, le père de famille doit être cru sur sa parole en affirmant la propriété de ses bagages, car on ne saurait raisonnablement exiger qu'il fasse la division matérielle des effets concernant chaque membre de sa famille, pour présenter à part ce qui lui est personnel, la nature des choses ne se prêtant pas à un pareil fractionnement. » (Devil. et Car., 1855, 2, 198.)

et qu'il les déclare au chemin de fer, il payera un droit plus élevé que le tarif ordinaire.

D'après les cahiers de charges des Compagnies, les prix de transports de l'or et de l'argent soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, du plaqué d'or ou d'argent, du mercure ou du platine, des bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs, sont annuellement arrêtés par l'Administration.

231. Le voyageur est-il obligé de faire la déclaration des valeurs ou objets précieux, sous peine de ne pas recevoir, en cas de perte, la valeur totale des objets perdus? C'est là une question grave que nous aurons à examiner avec détail (1).

Qu'il nous suffise de dire ici que nous engageons vivement les voyageurs à faire, lors de l'enregistrement, la déclaration de tels objets; de cette manière, ils éviteront toute difficulté avec la Compagnie sur la valeur des objets perdus et seront garantis de la totalité de la valeur en cas de perte.

232. M. Petit de Coupray (2) émet l'opinion que la Compagnie doit toujours demander au voyageur, lorsqu'il présente ses bagages à l'enregistrement, si sa malle contient des espèces ou des valeurs, et qu'en cas de réponse affirmative, on doit l'inviter à en déclarer l'importance et veiller à ce que l'enregistrement en soit fait au tarif des finances et valeurs.

Nous ne sommes pas de cet avis; nous ne voyons nulle part dans la loi qu'une telle obligation soit imposée aux Compagnies; ce n'est pas à elles à solliciter la déclaration de la part du voyageur; c'est à celui-ci à la faire s'il le croit

(1) Voir nº 262 et suiv.
(2) *Manuel des transports*, nº 106.

nécessaire pour jouir des avantages qui sont l'équivalent du payement de la taxe spéciale aux finances et valeurs.

233. Mais la Compagnie a-t-elle le droit de faire ouvrir les bagages pour en contrôler la contenance ?

Oui, selon nous, et, en effet, il faut qu'elle puisse se garantir contre les fraudes possibles de la part des voyageurs. Si, par exemple, le voyageur déclare que sa malle contient des objets précieux, la Compagnie est bien en droit de s'assurer de la véracité de cette déclaration (1).

Si surtout la Compagnie suppose que les bagages du voyageur renferment des objets qui ne doivent pas être transportés par les trains de voyageurs (2), la Compagnie sera en droit d'ouvrir les colis et de s'assurer de leur contenance ; c'est ce que reconnaît un arrêt qui déclare : « Qu'il entre dans les attributions de l'Administration (du « chemin de fer) de veiller à ce qu'aucune fraude ne soit « commise à son préjudice et qu'on ne saurait la sou- « mettre d'une manière absolue à accepter, dans tous les « cas, sans contrôle, la déclaration de tout voyageur (3). »

(1) Malheureusement il y a déjà eu des fraudes de la part des voyageurs. Un voyageur notamment, dont la malle n'avait été qu'égarée mais qui la croyait perdue, avait déclaré qu'elle contenait une somme de cinquante mille francs. La malle fut retrouvée intacte, et, lorsqu'elle fut ouverte, on s'aperçut qu'elle ne contenait que des objets d'habillement.

(2) Ordonnance de 1846, art. 21. — Voir plus haut n° III.

(3) Arrêt de la Cour d'Aix du 3 janvier 1855. (Devil. et Car., 1855, 2, 198.)

CHAPITRE IV

ROUTE.

SOMMAIRE.

234. Division de ce chapitre.

234. Nous avons successivement à examiner dans ce chapitre les règles concernant le transport des bagages qui, ayant été enregistrés, sont placés dans les voitures spéciales; et de ceux qui, n'étant point enregistrés, sont conservés par le voyageur avec lui dans les voitures.

De là, la division de ce chapitre en deux sections traitant :

La première : des bagages enregistrés;

La seconde : des bagages non enregistrés.

SECTION I. — Bagages enregistrés.

SOMMAIRE.

235. Obligation pour les Compagnies de faire transporter les bagages dans les mêmes trains que les voyageurs.
236. Bagages placés sous la surveillance de la Compagnie.
237. Bagages des voyageurs munis de billets directs pour l'étranger.
238. Obligation des Compagnies de laisser le temps aux voyageurs de faire visiter leurs bagages à la frontière.
239. Qu'arrive-t-il en cas de saisie dans les bagages du voyageur d'objets prohibés à la frontière ?

235. Les Compagnies de chemins de fer doivent transporter les bagages des voyageurs dans le train qui emmène les voyageurs eux-mêmes. Cela est, en effet, nécessaire pour qu'à son arrivée à destination le voyageur puisse, comme c'est son droit, se faire délivrer ses bagages.

236. Les Compagnies sont également tenues d'éviter toute avarie ou toute perte des bagages du voyageur, puisque les bagages enregistrés étant placés dans des voitures spéciales, ils ne sont pas sous la surveillance des voyageurs qui ne peuvent pas veiller à leur conservation (1).

237. Nous avons vu, en parlant des voyageurs, que, si le chemin de fer français délivre des billets directs pour aller de France à l'étranger, il est responsable de ce qui peut arriver au voyageur pendant toute la durée du parcours, alors même que le fait serait imputable à l'imprudence du transporteur étranger (2).

Le même principe est évidemment applicable aux bagages du voyageur, la Compagnie du chemin de fer français s'étant engagée par son contrat à faire transporter jusqu'à destination le voyageur et ses bagages.

C'est ce qu'a décidé avec raison un jugement du tribunal civil de la Seine en date du 14 décembre 1858 (3).

(1) Nous verrons nº 270 et suiv. l'étendue de cette responsabilité.

(2) Voir nº 75.

(3) Ce jugement est ainsi conçu :

« Attendu qu'en délivrant des billets de Paris à Londres, la Compagnie du chemin de fer du Nord s'engage à faire transporter sûrement les voyageurs jusqu'à destination, et à y faire arriver avec eux leurs bagages en bon état ; — Qu'il est constant que les époux Hocmelle, munis de semblables billets, sont partis le 26 mai pour Londres ; — Qu'il est également établi qu'à leur arrivée dans cette ville, il a été reconnu et constaté qu'une de leurs malles, contenant des effets de toilette à un usage de femme, était imbibée d'eau de mer, et conséquemment avariée ; — Attendu que la réparation du dommage incombe à la Compagnie, à moins qu'elle ne prouve le cas fortuit ou la force majeure ; — Que c'est en vain que, pour faire cette preuve, elle produit des documents d'où il résulterait que le transport des voyageurs et des colis du port d'embarquement au paquebot s'effectuait par des bateaux lamaneurs complétement indépendants d'elle et agréés par l'autorité, en alléguant que ce serait pendant la durée de ce transport que les effets des époux Hocmelle auraient été atteints par une lame sourde ; — Attendu que, quels que soient les intermédiaires de la Compagnie, elle ne saurait s'en prévaloir pour se soustraire un seul instant à la surveillance qui lui est imposée, surveil-

238. Nous avons vu, d'un autre côté, en nous occupant des voyageurs, que si, dans le trajet, le voyageur traverse une ville frontière, la Compagnie est tenue de lui laisser le temps de remplir les formalités imposées aux villes frontières, par exemple, celle de faire viser les passe-ports (1).

Il en est évidemment de même à l'égard de la visite des bagages ; la Compagnie doit donc laisser au voyageur le temps nécessaire pour ouvrir et faire visiter les bagages. Elle doit aussi se charger à ses frais de décharger et recharger les bagages, tout en restant responsable de toutes pertes ou avaries, car les bagages ne cessent pas d'être sous sa surveillance exclusive.

239. Mais si, lors de cette visite, il est constaté que des voyageurs ont cherché à faire entrer en fraude des marchandises prohibées, ceux-ci sont responsables de leur

lance qui doit incessamment s'exercer pendant tout le cours du voyage, et sur les voyageurs et sur les colis; — Que les moyens à prendre en pareil cas pour protéger les bagages sont d'ailleurs trop connus et trop simples pour qu'il soit besoin de les rappeler ici ; — Attendu, en résumé, que la preuve du cas fortuit ou de la force majeure n'est pas rapportée, et que la Compagnie ne peut dès lors échapper à la responsabilité résultant contre elle de l'article 1784 du Code Napoléon; — Attendu, en ce qui touche les dommages-intérêts, qu'il y a lieu de considérer comme sincère la déclaration du demandeur, et que la Compagnie ne produisant rien qui soit de nature à l'infirmer, il convient d'allouer la somme de 1,253 fr., demandée comme représentant la perte éprouvée ; qu'il est juste, en outre, de fixer à 200 francs le préjudice qui en est résulté ; — Par ces motifs, — Condamne la Compagnie du chemin de fer du Nord à payer à Hocmelle la somme de 1,453 fr. et aux dépens. » (*Gazette des Tribunaux* du 22 décembre 1858.) — Arrêt confirmatif de la Cour de Paris en date du 22 août 1859. (Devil. et Car., 1860, 2, 43.) — Voir aussi, à l'égard des voyages *de plaisir*, jugement du tribunal civil de la Seine du 26 janvier 1859. (*Gazette des Tribunaux* des 31 janvier et 1er février 1859.) Et arrêt confirmatif de la Cour de Paris du 22 août 1859. (Devil. et Car., 1860, 2, 43.)

(1) Voir n° 76 — Arrêt de la Cour de Colmar du 19 mars 1827 cité par Dalloz, *Répertoire*, v° commissionnaire n° 413 note (1).

fraude, soit directement vis-à-vis de l'Administration, soit vis-à-vis de la Compagnie par voie de recours.

La loi du 6 août 1791 punit d'une amende de 500 francs les détenteurs de marchandises prohibées, et il est de principe que les entrepreneurs de transports sur lesquels ont été saisies les marchandises prohibées doivent être considérés comme détenteurs et tenus de l'amende, sauf leur recours contre le véritable auteur de la fraude ; mais il peut y avoir exception à cette règle lorsque les marchandises prohibées se trouvent dans une caisse que le voyageur a déclaré faire partie de ses bagages, alors surtout que la dimension de cette caisse pouvait rendre cette déclaration vraisemblable (1).

Du reste la question est peu intéressante pour le voyageur, car celui-ci, ne fût-il pas responsable directement

(1) C'est ce qui résulte d'un arrêt ainsi conçu de la Cour Impériale de Paris (Appels correctionnels) en date du 9 mars 1850.

La Cour : — Considérant que, s'il est de principe que les propriétaires de voitures publiques sur lesquelles ont été saisies les marchandises prohibées, doivent être considérés comme détenteurs tenus de l'amende sauf leur recours contre le véritable auteur de la fraude, il résulte des faits qui viennent d'être exposés que les véritables détenteurs de la caisse dont il s'agit étaient les deux voyageurs qui l'avaient fait placer dans le wagon au moment du départ, et qui ont reconnu en être les véritables propriétaires en représentant le bulletin n° 55 correspondant au même numéro de la feuille d'inscription comme faisant partie, non des articles dits de messageries, mais des bagages de voyageurs ; — Que si, plus tard, lesdits voyageurs ont disparu au moment de la cloture du procès-verbal, cette circonstance ne change pas la position de la Compagnie du chemin de fer du Nord et ne peut faire peser sur elle une responsabilité qu'elle n'a pas encourue, puisqu'elle a fait connaître aux employés de la douane les deux voyageurs qui avaient fait charger la caisse dont il s'agit, comme faisant partie de leurs bagages ; — Considérant que cette caisse, à raison de son volume peu considérable et de son poids, pouvait être considérée comme faisant partie du bagage des deux voyageurs qui l'ont réclamée ; — Met l'appellation au néant ; ordonne que le jugement dont est appel, sortira plein et entier effet ; maintient la saisie et confiscation déclarée par le procès-verbal du 28 novembre 1858 ; — Condamne l'administration des douanes aux frais de son appel. (*Gazette des Tribunaux* du 10 mars 1850.)

vis-à-vis de l'administration de la douane, le serait incontestablement vis-à-vis de la Compagnie du chemin de fer qui, après avoir payé l'amende, exercerait son recours contre lui. Le voyageur doit donc, dans son intérêt même, éviter de mettre dans ses bagages des marchandises prohibées; sans doute, on peut légitimement espérer que ces entraves apportées au passage des frontières disparaîtront un jour, mais, tant que la loi existera, nous devons la respecter : *Dura lex, sed lex.*

SECTION II. — Bagages non enregistrés.

SOMMAIRE.

240. Bagages non enregistrés. — Trop grande quantité. — Inconvénients.
241. Ces bagages sont affranchis de tout droit de transport. — Conséquences. — Renvoi.

240. Les voyageurs portent aujourd'hui presque tous avec eux dans les voitures certains bagages, tels que sacs de nuit et autres colis qu'ils désirent soustraire à la formalité de l'enregistrement.

Cette habitude, qui se généralise chaque jour davantage, a d'assez graves inconvénients au point de vue de la commodité des voyageurs. Les voitures sont, en effet, le plus souvent encombrées de colis de toutes sortes, et nous croyons qu'il y a, sous ce rapport, une trop grande tolérance de la part des Compagnies de chemins de fer. Nous engagerions volontiers les employés qui se trouvent à l'entrée des salles d'attente à se montrer plus sévères sur le volume des colis que certains voyageurs ont la prétention de garder avec eux.

L'art. 65 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846 porte expressément que l'entrée des voitures est interdite :

à tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou de paquets qui, par leur nature, leur *volume* ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs. Les Compagnies de chemins de fer peuvent donc s'armer de cette disposition pour empêcher que certains voyageurs n'abusent de la faculté qui leur est accordée de porter avec eux des bagages trop embarrassants.

D'un autre côté, le poids maximum des espèces ou valeurs que le voyageur peut garder avec lui dans la voiture est fixé à 25 kil. (1).

211. Le chemin de fer n'est autorisé à percevoir aucun droit de transport pour les objets gardés par le voyageur avec lui dans les voitures (2).

(1) Circulaire du 20 août 1857 — (Voir le texte) n° suivant.

(2) Jugement du juge de paix du 1er arrondissement de Paris du 23 octobre 1846. (LEHIR, *Annales du droit commercial*, 1847 p. 363.) — Circulaires ministérielles des 9 juillet et 20 août 1857.

Cette dernière circulaire est ainsi conçue :

« Pour prévenir les difficultés et les contestations qui peuvent s'élever sur les chemins de fer au sujet de transport des valeurs que les voyageurs gardent avec eux dans les voitures, j'ai, par décision de ce jour, arrêté les dispositions suivantes :

1° Les Compagnies de chemins de fer ne doivent pas soumettre à la taxe les sacs d'espèces que les voyageurs peuvent garder avec eux, dans les voitures sans gêner leurs voisins ; 2° pour les sacs d'espèce transportés dans ces conditions, comme pour les autres objets dont les voyageurs ne se dessaisissent pas, les Compagnies sont affranchies de toute responsabilité ; 3° le poids maximum des espèces en sacs (or, argent, billon), que les voyageurs peuvent garder avec eux gratuitement est fixé à 25 kilogrammes. »

Mais qu'arrivera-t-il si le voyageur prétend vouloir garder avec lui des espèces ou valeurs d'un poids supérieur à 25 kil.? La Compagnie aura le droit de faire payer la taxe spéciale *ad valorem* pour ce qui excédera le poids de 25 kil., et alors elle deviendra responsable de la totalité de cet excédant en cas de perte, la taxe spéciale aux matières d'or ou d'argent étant évidemment la compensation de l'énorme responsabilité que la Compagnie encourt en transportant des objets d'une valeur aussi considérable. Le voyageur ne pourra donc se refuser à diviser les espèces ou

Ici, en effet, il n'y a ni pesage, ni numérotage, ni inscription, ni délivrance de bulletin, il n'y a donc aucune raison pour exiger le droit d'enregistrement de 10 centimes applicable aux bagages pesés, numérotés et enregistrés, mais d'un autre côté, ainsi que nous le verrons plus tard, la Compagnie n'est pas responsable, en cas de perte, de ces colis restés sous la surveillance du voyageur (n° 270), à moins qu'il n'y ait vol imputable aux agents de la Compagnie (n° 271).

CHAPITRE V

ARRIVÉE.

SOMMAIRE.

212. Division de ce chapitre.

212. Ici, comme dans le chapitre précédent, nous avons à examiner les règles concernant :

Les bagages enregistrés et confiés à la surveillance du chemin de fer ;

Les bagages non enregistrés et conservés par le voyageur avec lui dans les voitures.

De là, la division de ce chapitre en deux sections traitant :

La première : des bagages enregistrés ;

La seconde : des bagages non enregistrés.

valeurs lui appartenant et à confier à la Compagnie tout ce qui composerait l'excédant du poids de 25 kil.

D'un autre côté, la Compagnie ne saurait, sous aucun prétexte, s'affranchir de la responsabilité chaque fois qu'elle userait de son droit en faisant payer la taxe pour l'excédant du poids, et cela alors même qu'elle permettrait au voyageur de garder avec lui dans la voiture la totalité des espèces ou valeurs, car elle ne pourrait être autorisée à profiter du bénéfice de la taxe spéciale sans se soumettre à la responsabilité dont cette taxe est la compensation.

SECTION I. — Bagages enregistrés.

SOMMAIRE.

243. Obligation de la Compagnie de remettre au voyageur son bagage dès son arrivée à sa destination.
244. Cas où le voyageur perd son bulletin de bagages.
245. *Quid* s'il a conservé son bulletin de place?
246. *Quid* s'il a perdu à la fois son bulletin de place et son bulletin de bagages?
247. Moyen à employer pour éviter des difficultés.

243. Arrivé à sa destination, le voyageur a le droit de se faire délivrer des bagages en bon état de conservation; et cela après le temps nécessaire pour la mise en ordre des différents colis restant à la station et moyennant la remise du bulletin qui lui avait été donné lors du départ. C'est ce qu'exige avec raison une Circulaire ministérielle en date du 23 février 1857 (1).

244. Si le voyageur a perdu son bulletin de bagages, il ne sera pas, pour cela, privé du droit de les prendre, mais il devra établir au préalable quels sont ceux qui lui appartiennent.

(1) Cette Circulaire est ainsi conçue :

Sur diverses lignes de chemins de fer on est dans l'usage, aux gares de passage où les trains doivent séjourner un certain temps, de ne commencer la distribution des bagages aux voyageurs qui quittent le train qu'après que toutes les manœuvres auxquelles peuvent donner lieu les convois en stationnement ont été effectuées et que ces convois ont continué leur marche; — Dans la plupart des cas, ces retards ont eu pour cause l'insuffisance des équipes chargées du service de la grande vitesse, et cet état de choses a provoqué, de la part du public, de justes plaintes auxquelles il importe de mettre un terme. Je vous invite en conséquence à prendre des mesures pour que, dans toutes les gares où les trains de voyageur s'arrêtent plus de *cinq minutes*, le personnel soit organisé de manière à ce que la distribution des bagages ait lieu aussitôt après leur déchargement et sans attendre le départ du train. J'informe l'ingénieur en chef du contrôle de cette prescription, et je le charge d'en poursuivre et d'en surveiller l'exécution.

245. S'il a conservé son billet de place, cela lui sera facile, car ce billet devra contenir la mention que le voyageur auquel il appartient avait des bagages ; il ne restera plus qu'à rechercher le parcours suivi par le voyageur, qu'à voir sur la feuille d'expédition combien il y a de numéros d'enregistrement de bagages du même point au même point. Lorsque les voyageurs porteurs de bulletins auront réclamé leurs bagages, on saura bientôt quels sont ceux dont le bulletin a été perdu.

246. Si le voyageur a perdu à la fois son billet de place et son bulletin de bagages, la preuve sera plus difficile, mais elle ne sera pas impossible.

Ainsi que nous l'avons déjà vu (1), l'exploitation des chemins de fer constitue une entreprise commerciale; toutes les preuves admises en matière commerciale peuvent donc être accueillies par le tribunal, lorsqu'une action est intentée contre la Compagnie.

D'un autre côté, le contrôle fait par les employés dans les bureaux de la Compagnie sera toujours d'un utile secours. En effet, au bout de peu de jours on saura combien il a été délivré de bulletins de bagages au point de départ du voyageur pour le point où il devait s'arrêter, on verra combien il en a été représenté par les voyageurs réclamant leurs bagages, et on arrivera ainsi à savoir quels sont les bagages appartenant au voyageur qui a perdu son bulletin.

247. On pourrait, ce nous semble, éviter beaucoup de difficultés en inscrivant sur le dos du billet de place à côté du mot *bagages* le numéro d'enregistrement des bagages ; cette mention serait d'un grand secours dans le cas où le voyageur perdrait son bulletin de bagages sans perdre son billet de place.

(1) Voir nº 182.

Cela aurait, selon nous, un grand intérêt, car la position du voyageur est beaucoup plus embarrassante lorsqu'il a perdu son bulletin de bagages que lorsqu'il a perdu son billet de place.

Lorsque le voyageur ne peut représenter à son arrivée son billet de place, il peut repayer provisoirement sa place, se faire livrer ses bagages et continuer son voyage ; lorsqu'il a perdu son bulletin de bagages, il ne peut les enlever avant que la Compagnie ait acquis la certitude que les objets réclamés par lui n'appartiennent pas à un autre, ce qui, dans certaines circonstances, l'empêche de continuer sa route et peut lui causer un grave préjudice.

ARTICLE I. — BAGAGES AVARIÉS.

SOMMAIRE.

248. Responsabilité de la Compagnie en cas d'avarie.
249. Exception si l'avarie provient d'un emballage intérieur défectueux.
250. Autre exception si l'avarie provient d'un cas de force majeure.
251. Modes à employer pour constater les avaries.

248. Dans le cas où les bagages du voyageur sont détériorés, le chemin de fer est évidemment responsable (1). En vain la Compagnie soutiendrait-elle qu'une enveloppe trop faible ou en mauvais état a été cause de la détérioration. Le voyageur répondrait avec raison que le chemin de fer avait le droit de refuser le colis si l'enveloppe ne lui paraissait pas suffisante, mais que, du moment où il l'a accepté, il doit répondre des détériorations arrivées en route.

249. Mais si l'avarie provenait uniquement d'un emballage intérieur défectueux, la Compagnie du chemin de

(1) Art. 1784, Code Napoléon. — Art. 103 du Code de commerce.

fer ne saurait être responsable, car d'après l'art. 103 du Code de commerce le voiturier est déchargé de toute responsabilité si l'avarie provient du vice propre de la chose.

Seulement nous pensons que le voyageur, après avoir fait constater l'avarie, aurait fait sa preuve ; ce serait donc à la Compagnie à établir le vice propre de la chose, c'est-à-dire l'emballage défectueux qui serait d'après elle la seule cause de l'avarie.

250. Le chemin de fer serait également déchargé de toute responsabilité, si l'avarie provenait d'un cas de force majeure, et cela en vertu de l'art. 103 du Code de commerce.

Mais, comme dans le cas précédent (vice propre de la chose), dès que le voyageur aurait fait constater l'avarie, il aurait fourni sa preuve, et ce serait à la Compagnie à établir l'exception de force majeure en défense à la demande.

251. L'article 106 du Code de commerce a réglé le mode de constatation des avaries. D'après cet article : « l'état « des objets transportés est vérifié et constaté par des « experts nommés par le president du tribunal de com- « merce, ou, à son défaut, par le juge de paix, et par or- « donnance au pied d'une requête. »

Mais ce mode de constatation légale ne peut, le plus souvent, être employé lorsqu'il s'agit de bagages, le voyageur ne pouvant attendre au cours de sa route la fin de ces formalités. Dans cette matière spéciale, le mode de constatation doit donc varier suivant les circonstances.

Nous pensons que, dans le cas où le voyageur n'a pas le temps d'employer le mode de constatation légale, il doit recourir à la constatation par un huissier ou par le commissaire de police spécial, ou, à défaut, par le chef de gare ; enfin, si ces différentes personnes ne peuvent ou ne

veulent constater l'avarie, le voyageur doit avoir recours au registre des réclamations (1).

ARTICLE II. — BAGAGES ÉGARÉS.

SOMMAIRE.

252. Responsabilité des Compagnies au cas où des bagages sont momentanément égarés.
253. Cette responsabilité existe au cas où le colis est remis à un autre voyageur.
254. La Compagnie doit-elle une indemnité pour simple retard, même en l'absence d'un préjudice matériellement établi ?
254 (*bis*). Étendue de la responsabilité de la Compagnie dans le cas où le bagage égaré est une caisse d'échantillons accompagnant un voyageur de commerce.
255. La Compagnie est-elle responsable des déchéances encourues pour les valeurs commerciales contenues dans un bagage momentanément égaré ?
256. Le voyageur qui a reçu le payement de ses bagages peut-il être forcé à les reprendre et à rembourser tout ou partie de la somme touchée ?
257. La Compagnie n'est pas responsable dans le cas de force majeure.

252. Lorsque les bagages se trouvent égarés et que par conséquent un retard est apporté dans la livraison, la

(1) M. Delattre, donne à cet égard d'utiles conseils que nous croyons devoir reproduire :

Le mode le plus usité, dit-il, est le constat par ministère d'huissier. Avant donc de retirer ses bagages, le voyageur ira chercher un huissier qui viendra dresser procès-verbal detaillé de l'état dans le quel se trouvent les colis. Le voyageur signifiera ensuite sa réclamation à la Compagnie, soit par lettre, soit par consignation des faits sur le registre des réclamations, soit par assignation. Le voyageur aura également la faculté de recourir au commissaire de police spécial. Dans les stations où il ne pourrait rencontrer ni huissier ni commissaire de surveillance, le voyageur a encore la ressource suivante : sommer le chef de gare de dresser procès-verbal de l'état de ses colis avariés. Si celui-ci venait à s'y refuser, ce qui n'est pas invraisemblable lorsque les avaries auront lieu par sa faute ou celle de ses employés, il faut demander énergiquement le régistre des réclamations et y transcrire tout au long : 1° le refus du chef de gare ; 2° l'état des colis malades. » (*Tribulations des voyageurs et expéditeurs de chemins de fer*, p. 189.)

Compagnie doit évidemment des dommages-intérêts au voyageur, pour le préjudice que lui a causé la privation de ses bagages pendant un temps plus ou moins long, pour les dépenses que cette privation a dû lui occasionner, enfin pour les démarches qu'il a eu à faire avant d'obtenir la remise de ses effets.

En vain la Compagnie prétendrait-elle, pour s'exonérer de toute responsabilité, que le retard proviendrait de l'étiquetage qui aurait été mal fait par la faute du voyageur, et que celui-ci, en prenant ses bagages, devrait en conséquence payer un droit de transport et de factage.

Le tribunal de la justice de paix (1er arrondissement de Paris) a repoussé avec raison cette étrange prétention par un jugement du 23 octobre 1846 (1).

253. Peu importe la cause du retard apporté dans la livraison des bagages au voyageur; peu importe, par exemple, qu'il provienne de ce que les bagages auraient été remis à un autre que le propriétaire.

C'est ce que le tribunal civil de la Seine a jugé le 15 décembre 1859 au sujet d'un sac de nuit appartenant à un sieur *Pietro* Carminati et remis à tort par la Compagnie à un sieur *Francesco* Carminati (2).

Dans ce cas il y a simplement retard, si le voyageur qui a reçu un bagage en échange du sien est connu; autrement il faut considérer le colis comme perdu (3).

(1) Jugement : « Attendu que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen est responsable des faits de ses agents et des erreurs qu'ils peuvent commettre ; — Attendu que, lors de la présentation des bagages par les voyageurs, ceux-ci n'ont aucun moyen de surveillance à leur disposition pour s'assurer si les effets par eux présentés sont régulièrement enregistrés et déposés ensuite sur le train à la place qu'ils doivent occuper. (Lehir, *Annales du droit commercial*, 1847 p. 363).

(2) *Gazette des Tribunaux* du 24 décembre 1859.

(3) Pommier, *Des litiges en matières de transports par chemins de fer*, nº 41.

254. Mais y a-t-il lieu à dommages-intérêts pour simple retard, sans qu'un préjudice soit nettement établi?

M. Pouget est d'avis que le voyageur, à qui on peut remettre les objets retrouvés, doit les reprendre sans indemnité, s'il ne justifie d'aucun préjudice éprouvé (1).

M. Petit de Coupray, au contraire, pense qu'il est dû toujours un certain dédommagement (2).

Nous adoptons pour notre part cette dernière opinion.

Le désagrément du voyageur qui, à son arrivée à destination, ne peut se faire délivrer ses bagages est trop grand pour qu'en aucun cas il soit permis à laCompagnie derefuser au voyageur toute indemnité. Le retard apporté, par suite d'un colis égaré, dans les affaires ou même dans les distractions du voyage, le séjour forcé dans telle ou telle ville, les mille ennuis qu'éprouve le voyageur privé de ses bagages, doivent, même en l'absence d'un dommage matériellement établi, donner lieu à des dommages-intérêts plus ou moins considérables suivant les circonstances. Dans ce cas, la Compagnie ne peut se plaindre puisqu'elle est la seule cause de la perte que lui fait subir la justice.

254 *bis*. Lorsque le bagage remis au chemin de fer est celui d'un commis voyageur s'occupant de la vente des marchandises dont les échantillons lui sont confiés, le chemin de fer est responsable du préjudice résultant du retard apporté dans la remise au voyageur du bagage momentanément égaré. Ainsi la Cour de Bordeaux a, par arrêt du 9 avril 1861, confirmé un jugement du tribunal de commerce de la même ville qui avait consacré ce principe (3).

(1) *Des droits et des obligations des commissionnaires*, t. IV, p. 323. note (3).

(2) *Manuel des transports*, nº 66.

(3) Voici du reste les motifs du jugement du tribunal, en ce qui touche cette question, ainsi que l'arrêt de la Cour. Jugement. — Attendu que si, aux termes de l'art. 1150 C. N. le débiteur n'est tenu que des dommages-

255. On s'est demandé quel serait le droit du voyageur dans le cas où la malle momentanément égarée contenant des valeurs de commerce, le retard dans la livraison des bagages amènerait des déchéances.

Sur ce point il faut distinguer si le voyageur a déclaré les valeurs et a payé la taxe spéciale, ou si au contraire il n'a fait enregistrer ses bagages que comme bagages ordinaires.

Dans le premier cas, la Compagnie serait évidemment responsable des déchéances, puis qu'ayant été avertie de l'existence des valeurs, elle pouvait prévoir les déchéances dont on prétend faire peser sur elle la responsabilité.

intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prevoir lors du contrat, il n'est pas moins vrai qu'une Compagnie de chemin de fer qui monopolise l'entreprise des transports doit apporter la plus grande, la plus scrupuleuse attention dans la conservation et la remise des objets qui lui sont confiés ; que de plus, lorsqu'elle reçoit les bagages d'un voyageur de commerce, elle doit se rendre compte de l'importance qu'ils ont pour ce voyageur ; que ces bagages peuvent en effet contenir les objets utiles et quelquefois indispensables à l'opération pour laquelle le voyageur est en route ; — Que, dans l'espèce, il ne peut être douteux pour le tribunal que la caisse confiée à la Compagnie par Montauriol, et qui est égarée, contenait les échantillons des marchandises pour lesquelles le demandeur venait à Bordeaux dans le but d'en opérer la vente, et que cette opération, en raison de l'époque à laquelle se placent lesdites marchandises, se trouve aujourd'hui manquée ; — Qu'ainsi les bagages de Montauriol avaient une importance relative, et que la privation de la caisse susdite lui a occasionné un dommage dont il ne peut être suffisamment indemnisé par le payement de la valeur intrinsèque des objets contenus dans ladite caisse..... (Jugement du 18 décembre 1861. (Devil. et Car., 1862, 2, 359.)

Arrêt. — La Cour : — Attendu que le fait qui a donné lieu à la réclamation de Montauriol est un fait des plus ordinaires, et que la Compagnie a dû prévoir que, si tout ou partie des bagages qu'il lui confiait, s'égarait en route, ainsi qu'il est arrivé, elle serait passible des dommages-intérêts, eu égard au préjudice causé ; — Que ceux qui ont été accordés à Montauriol par le tribunal sont très-modérés, — Confirme (Devil. et Car., 1862, *loco citato*). — Voir aussi arrêt de la Cour de Dijon du 6 juillet 1859. (Devil. et Car., 1860, 2, 45.) — Jugement du tribunal de commerce de la Seine du 18 septembre 1862. (Teulet, et Camberlin, *Journal des Tribunaux de commerce*, 1863, p. 362 n° 4349.)

Dans le second cas, au contraire, elle ne serait pas responsable de ce chef en vertu de la jurisprudence adoptée lorsqu'il n'y a pas réclamation spéciale et payement de la taxe des finances et valeurs (1). C'est ce qu'a décidé avec raison, suivant nous, un jugement du tribunal de commerce de la Seine en date du 19 septembre 1855 (2).

256. Mais nous ne sommes point d'accord avec M. Petit de Coupray, lorsqu'il dit que : « Comme il arrive souvent « que des colis-bagages ne sont que momentanément éga- « rés, mais qu'il est impossible de faire attendre leur pro- « priétaire qui a besoin de les remplacer au plus vite, il « faut tâcher d'obtenir de lui, en le payant, qu'il consente « par écrit à les reprendre et à restituer la moitié ou le tiers « de la somme reçue, si la livraison des colis retrouvés « peut lui être faite dans un délai prochain, deux à trois « mois par exemple (3). »

Nous engageons vivement, pour notre part, les voyageurs à ne pas accepter une telle condition. La Compagnie peut

(1) Voir nº 262 et suiv.

(2) Ce jugement est ainsi conçu :

Attendu que le 2 septembre 1852 K... a confié au chemin de fer de Strasbourg une malle qui, après avoir été égarée par la faute de la Compagnie a depuis été retrouvée et livrée au demandeur avec un retard qui peut seul motiver, à son profit, une indemnité ; — Que cette malle contenait des effets d'habillement et des valeurs ; — Que le demandeur prétend rendre la Compagnie responsable des déchéances encourues par le propriétaire de ces valeurs, en raison du retard apporté dans les diligences nécessaires pour obtenir payement ; — Mais attendu que la malle a été enrégistrée comme un simple colis-effet, au tarif ordinaire de bagages ; qu'il n'a pas été déclaré qu'elle contenait des valeurs et n'a pas supporté le tarif plus élevé auquel la Compagnie a fixé le transport des fonds et valeurs ; que la Compagnie ne peut donc voir sa responsabilité engagée et qu'une indemnité de 100 fr. pour retard dans la livraison de la malle est une réparation suffisante ; Par ces motifs ; condamne la Compagnie à payer 100 fr. à K... (Teulet, et Camberlin, *Journal des Tribunaux de commerce*, 1856 p. 12.)

(3) *Manuel des transports* nº 66.

attendre, pour payer la valeur, d'avoir fait quelques recherches, sauf à tenir compte du préjudice résultant du retard apporté dans la livraison. Mais, une fois qu'elle a payé, elle ne doit pas, suivant nous, pouvoir forcer le voyageur à reprendre ses bagages et à rendre tout ou partie de la somme reçue, excepté, bien entendu, le cas où il y aurait eu fraude de la part du voyageur pour se faire payer des sommes qui n'auraient point été dues.

257. Aucune indemnité ne serait due par la Compagnie si le retard provenait d'un cas de force majeure. En effet l'art. 104 du Code de commerce dispose que : « Si par « l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué « dans le délai connu, il n'y a lieu à indemnité contre le « voiturier pour cause de retard. »

Mais dans ce cas, c'est à la Compagnie à prouver la force majeure ; du moment où le voyageur a établi le retard, il a fait sa preuve, c'est ensuite à la Compagnie à établir l'exception de force majeure.

ARTICLE III. — BAGAGES PERDUS.

SOMMAIRE.

258. Responsabilité de la Compagnie en cas de perte des bagages du voyageur.

259. Quelle est la valeur de la mention portée sur les bulletins de bagages que la Compagnie ne paye que 150 fr. pour une malle et 50 fr. pour un sac de nuit ?

260. Comment se fait la preuve du nombre et de la valeur des objets contenus dans les bagages perdus ?

261. Responsabilité de la totalité des finances ou valeurs déclarées par le voyageur lors de l'enregistrement.

262. La Compagnie est-elle responsable de la valeur des finances espèces, objets précieux..... ? — Trois systèmes.

263. *Premier système.* — La Compagnie est responsable même en l'absence de toute déclaration spéciale.

261. *Deuxième système.* — La Compagnie n'est pas responsable en l'absence d'une déclaration spéciale.

265. *Troisième système.* — La Compagnie est responsable, en l'absence d'une déclaration spéciale, de la somme nécessaire aux frais du voyage et des objets précieux en rapport avec la position sociale du voyageur.

266. Opinion de l'auteur. — Adoption de ce dernier système.

267. La Compagnie est responsable de la valeur totale des colis, objets précieux, même en l'absence d'une déclaration spéciale, lorsqu'il y a vol par ses employés.

268. Cas spécial où les colis ainsi volés contenaient des titres de créances.

269. Exception à la responsabilité de la Compagnie des objets perdus dans le cas de force majeure.

258. Les Compagnies de chemins de fer étant responsables des objets qu'elles sont chargées de transporter, si les bagages du voyageur sont perdus, la Compagnie est obligée d'en payer la valeur (art. 103 du code de commerce).

Elle doit donc rembourser au voyageur la valeur de la malle et des objets d'habillement qu'elle renfermait. Et dans ce cas elle n'a point à se plaindre, car, en se chargeant du transport des bagages, elle devait présumer que ceux-ci contenaient tous les objets nécessaires au voyageur et à sa famille pendant le cours de sa route (art. 1150 Code Napoléon).

259. Il est une erreur encore aujourd'hui assez généralement répandue et qui consiste à croire qu'en cas de perte, l'entrepreneur de transport ne doit qu'une certaine somme déterminée (150 francs par exemple) pour une malle et son contenu, etc., etc.

Cela était vrai au temps où les messageries appartenaient à l'État et étaient mises en régie. Ainsi, la Proclamation du Roi du 10 avril 1691 portait : Qu'à défaut de la déclaration par le voyageur, lors de l'enregistrement, de la valeur to-

tale des objets contenus dans ses bagages, il n'était dû que 150 francs pour une malle perdue.

Mais les messageries étant devenues libres en 1797, cette disposition légale a cessé d'avoir aucune valeur. Les art. 1784 du Code Napoléon et 103 du Code de commerce, qui déclarent l'entrepreneur de transport responsable des objets qui lui sont confiés, n'apportent à ce principe aucune restriction du même genre.

Les Compagnies de chemins de fer ont voulu en revenir sur ce point au bon temps des messageries nationales, et s'affranchir des dispositions, gênantes pour elles, de la loi actuelle.

Pour y arriver, elles ont glissé sur le dos du bulletin de bagages la mention qu'en cas de perte il serait payé 50 francs pour un sac de nuit et 150 pour une malle.

Puis, lorsque des réclamations se sont élevées devant les tribunaux, elles ont soutenu qu'il y avait là un contrat formé entre elles et le voyageur, et qui devait par conséquent recevoir son exécution.

Mais la justice n'a pas admis cette étrange prétention; c'est ce qui résulte de plusieurs décisions judiciaires, notamment d'un arrêt de la Cour de Douai en date du 17 mars 1847 (1).

(1) Cet arrêt est ainsi motivé : — Attendu qu'à la demande formée par Dupen, la Compagnie du chemin de fer du Nord oppose en premier lieu l'avis imprimé au dos du bulletin qui lui a été délivré et qui porte qu'en cas de perte d'effet il ne pourrait jamais être alloué une somme plus forte que 50 fr. pour un porte-manteau et 150 fr. pour une malle ; — Mais que rien ne prouve que cette condition ait été connue de Dupen et moins encore qu'elle ait été acceptée par lui ; — Que ladite Compagnie, obligée d'effectuer le transport de tous les objets qui lui sont remis moyennant certaines conditions déterminées dans le cahier des charges arrêté pour la concession qu'elle a obtenue, ne pourrait imposer aux expéditeurs, une condition qui limiterait ainsi sa responsabilité en cas de perte, qu'autant qu'elle y serait formellement autorisée par la loi ; — Qu'une telle autorisation n'existe pas en sa faveur ; — Qu'elle se prévaut de l'art. 62 de la loi du 24 août 1793 qui fixe à 150 fr. l'indemnité due aux propriétaires d'un paquet perdu ; mais que cette loi faite pour la régie

En effet, en présence du principe général d'ordre public posé dans les art. 1784 de Code Napoléon et 103 du Code de commerce, la responsabilité du chemin de fer ne pourrait être limitée que par un contrat bien certain émanant sans conteste de la volonté des deux parties, du voyageur et de la Compagnie (1).

Or y a-t-il dans ce cas une manifestation de la volonté du voyageur? Pas le moins du monde.

Dans l'état actuel des choses, le voyageur remet ses bagages aux employés, les fait enregistrer, en paye le transport ou tout au moins le droit d'inscription avant de recevoir son bulletin de bagages.

Quoique muni alors de ce billet, le voyageur ne se préoccupe pas le moins du monde de lire les différentes mentions qui y sont contenues, trop préoccupé qu'il est par les apprêts de son départ, trop pressé d'entrer dans les salles d'attente pour monter ensuite en voiture. Et le chemin de fer prétend que dans ces conditions il aurait volontairement consenti à limiter, à son propre préjudice, la responsabilité que la loi impose formellement à tout entrepreneur de transports!

Cela serait une hérésie en droit, une iniquité en fait.

En droit, parce que, pour la formation d'un contrat

nationale des Messageries constituait un privilége qui ne peut être étendu à des entreprises particulières. (Devil. et Car., 1847, 2, 461.)

Attendu, dit d'un autre côté, un jugement du tribunal civil de la Seine du 20 février 1856, qu'une clause qui limiterait à une somme déterminée la responsabilité de l'Administration ne saurait lier les tiers qui ont pu l'ignorer et qui, d'ailleurs, n'ont pas été à même d'y donner une adhésion libre et raisonnée, forcés qu'ils sont de subir les exigences de l'Administration (Lehir, *Annales du droit commercial*, 1857 p. 294. — Teulet, et Camberlin, *Journal des Tribunaux de commerce*, 1856 p. 24.)

(1) Nous verrons même plus tard en traitant du transport des marchandises, qu'une telle concession ne saurait jamais être valablement faite par l'expéditeur qui a devant lui une Compagnie exerçant un monopole, et qui ne peut par conséquent donner un consentement complétement libre.

synallagmatique, il faut l'accord de deux volontés libres; en fait, parce que ce serait là une surprise déloyale de la part de la Compagnie vis-à-vis du vogayeur.

Celui-ci n'a donc pas à se préoccuper d'une telle mention sur le bulletin de bagages. Mais cela ne suffit pas, il faudrait aussi que cette mention disparût de tous les bulletins sans exception, et nous pensons avec M. Paignon que : « Les Compagnies feraient à la fois preuve de bon goût et de « respect à la loi, en supprimant sur les bulletins qu'elles « délivrent, cette mention inutile et même ridicule (1). »

260. Mais comment le voyageur devra-t-il établir la valeur des objets que contenaient ses bagages perdus?

Il ne pourra, pour ainsi dire, jamais fournir sur ce point aucune preuve par écrit ; il ne pourra, que bien rarement encore, fournir une preuve testimoniale ; il ne sera le plus souvent à même que d'indiquer la liste des objets perdus avec l'estimation donnée par lui à chacun d'eux.

Si la Compagnie conteste la demande, le tribunal aura donc la plus grande liberté d'appréciation et devra prendre en considération, pour rendre son jugement, la position du voyageur, et les besoins présumés de son voyage. Si le réclamant offre de prouver par témoins l'existence des finances et valeurs contenues dans ses bagages, le tribunal agira sagement en autorisant cette preuve de manière à s'éclairer lui-même sur la vérité des faits allégués. En effet, pour accorder au voyageur le remboursement des espèces nécessaires aux besoins de sa route, il faut que la justice se rende compte de ce que contenaient les baga-

(1) *Traité juridique des chemins de fer*, n° 479, n° 140. — Delattre, *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemin de fer*, p. 59 à 61. — Pouget, *Des droits et des obligations des divers commissionnaires*, t. IV, p. 322, n° 742. — Duvergier (Continuation de Toullier, t. IV, n° 325).

ges perdus. Nous ne saurions pour notre part, approuver un jugement du 23 novembre 1860 (1) qui, dans une espèce semblable, a refusé l'enquête sur les faits allégués, et cela contrairement aux conclusions du Ministère public.

261. Les chemins de fer sont responsables non-seulement des effets d'habillement, mais encore des finances et valeurs contenues dans les bagages perdus si ces finances et valeurs ont été déclarées lors de l'enregistrement (2).

Dans ce cas, la Compagnie ayant touché la taxe spéciale fixée pour ces sortes d'objets (3), elle doit évidemment l'équivalent de cette taxe élevée, c'est-à-dire la responsabilité la plus complète pour la totalité des finances et valeurs : *Ubi emolumentum, ibi onus.*

D'un autre côté, la déclaration de ces objets ayant eu lieu lors de l'enregistrement des bagages, la Compagnie a su, au moment de la formation du contrat, à quoi elle s'engageait en cas de perte. Elle ne peut se plaindre d'une position qui peut, il est vrai, devenir très-défavorable; mais qu'elle a connue, acceptée et en prévision de laquelle elle a agi (art. 1150 Code Napoléon).

262. Nul doute par conséquent qu'elle ne soit responsable de la totalité des finances et valeurs contenues dans les bagages perdus, si ces finances et valeurs avaient été déclarées par les voyageurs. Mais que doit-on décider lorsque ces valeurs ou objets précieux n'ont pas été déclarés par le voyageur? C'est là une grave question qui a donné lieu à de nombreuses décisions judiciaires et à trois systèmes qu'il nous faut examiner avant de faire connaître notre opinion.

(1) (*Gazette des Tribunaux* du 19 décembre 1860.

(2) Les objets qui ont besoin d'être déclarés sont, aux termes des cahiers de charges : « l'or, l'argent, soit en lingots, soit monnayé, ou travaillé, le mercure, le platine, les bijoux, dentelles, pierres précieuses « et autres valeurs. »

(3) Cette taxe est fixée annuellement. (Voir plus haut n° 230.)

D'après le premier système, l'absence de déclaration ne décharge en aucune manière les chemins de fer de la responsabilité en cas de perte. D'après le second, la Compagnie n'est pas responsable des sommes ou objets précieux non déclarés par le voyageur lors de l'enregistrement de ses bagages.

Enfin, entre ces deux opinions radicales vient s'en placer une troisième qui réduit la question à une appréciation de fait laissée aux tribunaux. D'après ce dernier système, la Compagnie doit le remboursement des sommes qui peuvent être regardées comme nécessaires aux dépenses du voyageur pendant sa route et des valeurs ou objets précieux en rapport avec la position sociale de ce voyageur.

263. A l'appui du premier système on soutient que la responsabilité de la Compagnie ne saurait être contestée, puisqu'elle est écrite dans les articles 1784 du Code Napoléon et 103 du Code de commerce.

Il n'est apporté aucune restriction par les lois civile et commerciale à cette responsabilité. Elle existe donc tout entière à la charge des Compagnies de chemins de fer.

Dira-t-on que les tarifs ont dérogé à ces dispositions si impératives; que des tarifs exceptionnels ont été fixés pour l'or, l'argent, les valeurs, les objets précieux, et que le droit pour les Compagnies de faire payer un prix plus élevé pour ces différents objets leur permet de repousser toute responsabilité lorsqu'il n'y a ni déclaration spéciale ni paiement des droits spéciaux? Mais, à aucun point de vue, les tarifs n'ont dérogé aux Codes Napoléon et de commerce. Ils ne le pouvaient pas, car nos lois fondamentales ne sauraient être détruites par de simples décisions administratives telles que celles établissant les tarifs. D'ailleurs, ces tarifs n'ont pas apporté une exception à la responsabilité résultant de la loi, ils n'ont pas stipulé qu'en l'absence

de déclarations spéciales et de paiement de droits plus élevés, cette responsabilité serait anéantie ; ils se sont contentés de fixer des tarifs pour le cas où les voyageurs voudraient, comme les expéditeurs, éviter ultérieurement toute espèce de discussion en cas de perte (1).

Invoquera-t-on l'art. 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui exige l'enregistrement de tous objets transportés par le chemin de fer et la mention du prix de transport? Mais cette disposition, applicable exclusivement aux objets qui n'accompagnent pas le voyageur, ne saurait être invoquée lorsqu'il s'agit de bagages (2).

En fait : le chemin de fer étant dépositaire nécessaire à égal titre de tous les objets qui lui sont confiés, il doit exercer sur tous la même surveillance. Or exiger, pour que la Compagnie soit responsable, qu'il y ait une déclaration spéciale, c'est lui reconnaître le droit de ne pas exercer avec le même soin cette surveillance sur tous les objets indistinctement qu'elle transporte, c'est supposer qu'elle prendra, pour les objets de valeur, des précautions particulières, et qu'elle se méfiera de la plupart de ses employés lorsqu'il s'agira de sommes importantes.

Ce système, admis par M. Vanufhel à l'égard des an-

(1) Arrêt de la Cour impériale de Paris du 12 janvier 1852. — Confirmation pure et simple d'un jugement du tribunal civil de la Seine, en date du 15 février 1851, qui contient le motif suivant : « Attendu que le « défaut de déclaration de la valeur des objets ne décharge pas l'entre- « preneur de sa responsabilité, mais peut seulement lui donner le droit « de percevoir, conformément au tarif, un droit de transport plus élevé. » (*Gazette des Tribunaux* des 12 et 13 janvier 1852).

(2) Jugement du tribunal civil de la Seine du 20 février 1856 : « Le « tribunal, considérant :.... que l'obligation d'une déclaration spéciale « dans les termes de l'art. 50 de l'Ordonnance réglementaire du 15 no- « vembre 1846 n'est nullement applicable à ce cas; que cet article, en « effet, n'a trait qu'aux colis expédiés par une personne à une autre per- « sonne et non aux effets accompagnant le voyageur. » Lehir, *Annales du droit commercial*, 1857, p. 294.

ciennes messageries (1), est appliqué par M. Delattre à l'exploitation des chemins de fer (2). Mais ce dernier auteur, tout en soutenant ce système au point de vue dudroit, ne le trouve pas juste de fait. « La multiplicité des opéra-« tions des chemins de fer devait, dit-il, faire modifier à « leur égard la responsabilité qui incombe aux entrepre-« neurs et aux aubergistes. » M. Delattre croit que, pour décharger les chemins de fer d'une responsabilité illimitée, il fallait une disposition spéciale qu'il ne trouve pas dans les cahiers des charges, mais qu'il appelle de tous ses vœux: nous verrons bientôt si les vœux de notre honorable confrère ne pourraient pas être immédiatement exaucés et s'il n'existe pas une disposition qui permette de faire concorder le droit avec l'équité.

264. Pour établir, au contraire, qu'en l'absence de déclarations des valeurs et objets précieux, les Compagnies de chemins de fer ne sont pas responsables, on soutient : Que si l'art. 1784 du Code Napoléon déclare, d'une manière générale, le voiturier responsable des objets qui lui sont confiés, c'est parce que, d'un autre côté, l'art. 1785 lui impose l'obligation de tenir registre de l'argent, des effets et des paquets dont il se charge.

Si le voyageur ne fait pas au chemin de fer, lors de l'enregistrement de ses bagages, la déclaration des valeurs ou objets précieux qu'ils contiennent, il met la Compagnie dans l'impossibilité d'exécuter l'art. 1785 du Code Napoléon, et, par conséquent, l'art. 1784 devient inapplicable à ces objets spéciaux.

Cela est d'autant plus vrai que l'obligation imposée au

(1) *Traité du contrat de louage et de dépôt appliqué aux voituriers*, n° 10.

(2) *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemin de fer*, p. 201 et suiv.

voiturier par l'art. 1785, est spécialement imposée aux chemins de fer par l'art. 50 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846, pour les bagages aussi bien que pour les marchandises (1).

Si le voyageur ne permet pas à la Compagnie d'exécuter cette disposition, s'il transporte dans son bagage, sans les déclarer, des valeurs ou des objets précieux, il commet à la fois une fraude et une grave imprudence qui doivent décharger la Compagnie de sa responsabilité quant à ces objets (2).

Il commet une fraude, car, s'il agit ainsi, c'est dans le but d'éviter le paiement des droits légitimement dus à la Compagnie, pour le transport des objets qui exigent des soins et une surveillance particulière.

Il commet une grave imprudence, puisqu'il fait entrer dans un colis, en apparence de peu de valeur, facile à égarer et facile à voler, des objets qu'il devait, soit garder sur lui, soit recommander d'une manière spéciale à la vigilance de la Compagnie.

En fait, ajoute-t-on, il est juste que la Compagnie ne soit pas responsable des objets de valeur non déclarés, car si elle doit veiller à la conservation de tous les bagages des voyageurs, elle peut, lorsqu'elle reçoit des prix de transport plus élevés, prendre des précautions nouvelles dont elle

(1) Jugement du tribunal de commerce de la Seine du 17 octobre 1855. — Lehir, *Annales du droit commercial*, 1857, p. 287.

(2) Jugement du tribunal civil de la Seine du 18 juillet 1860, dans lequel se trouvent les motifs suivants : « Que cette omission (l'absence de déclaration) constitue une fraude, au préjudice de la Compagnie et la décharge de la responsabilité que L... veut faire peser sur elle, puisqu'elle n'a pas connu les risques auxquels elle était exposée et qu'elle n'a pu prendre les précautions nécessaires pour assurer la conservation du dépôt qui lui était confié ;

« Qu'elle constitue dans tous les cas, de la part de L..., une imprudence grave dont la conséquence est que toutes les chances du transport restent à sa charge. »

reçoit la rémunération par l'élévation du prix du transport.

Ce système est enseigné par MM. Rebel et Juge (1), Paignon (2), Duvergier (3), etc., etc. « La réclamation du voyageur en ce cas serait repoussée, dit ce dernier auteur, non à défaut de preuve que l'argent qu'il réclame se trouvait dans la malle, mais bien parce qu'en supposant cette preuve faite, l'entrepreneur peut dire : « On ne m'a pas « averti qu'il y eût de l'argent dans les coffres ou ballots ; « si je l'avais su, j'aurais redoublé de soins et de vigilance ; « j'aurais placé les effets dans une partie de la voiture où « ils auraient été à l'abri des accidents..., le voyageur doit « donc supporter la perte que j'aurais prévenue si j'avais « connu la nature des objets qui m'étaient confiés... »

« Ce langage devrait faire d'autant plus d'impression, « que les Compagnies de chemin de fer exigent, comme « les entrepreneurs de messageries, pour le port de l'ar- « gent, un prix plus élevé que pour le transport des autres « effets ; dès lors, il est très-juste que le voyageur qui, « pour se soustraire à l'obligation de payer la somme fixée « au tarif pour le transport de l'argent, n'indique pas qu'il » y a de l'argent dans ses effets, ne puisse pas venir en ré- « clamer la restitution, lorsqu'il est perdu ; à défaut de dé- « claration expresse, le voiturier est donc censé n'avoir « reçu et transporté que des effets ordinaires (4). »

Ce système est adopté par les jugements : du tribunal de commerce de Tours, du 9 novembre 1847 (5) ; du tribunal de commerce de la Seine, du 24 novembre 1853 (6) ; du

(1) *Traité des chemins de fer* (n° 511).
(2) *Traité juridique des chemins de fer* (n° 480).
(3) *Du louage* (n° 329).
(4) Pommier, *Des litiges en matière de transports par chemin de fer*, n° 45.
(5) Pouget, *Des droits et des devoirs des commissionnaires*, t. IV, p. 323.
(6) Teulet et Camberlin, *Journal des Tribunaux de commerce*, 1854, p. 12.

tribunal de commerce de Strasbourg, du 24 novembre 1854 (1); du tribunal de commerce de la Seine, des 8 et 17 octobre 1855 (2); du tribunal civil de la Seine, du 18 juillet 1860 (3); du tribunal civil de la Seine, du 23 novembre 1860 (4).

265. Mais la plupart des auteurs et des jugements ou arrêts, se plaçant entre ces deux systèmes radicaux, admettent que la déclaration est inutile lorsqu'il s'agit soit de sommes nécessaires aux dépenses de voyage du propriétaire des bagages, soit de bijoux ou objets précieux en rapport avec la position sociale du voyageur.

Cette opinion se fonde sur ce que le chemin de fer est tenu des obligations qu'il a pu prévoir lors du contrat (art. 1150 du Code Napoléon) (5), et qu'il a pu penser que tel ou tel voyageur pouvait avoir dans ses bagages des sommes plus ou moins importantes, suivant sa condition, pour subvenir aux dépenses de son voyage.

Elle se fonde également sur cet autre motif que, dans ces divers cas, il n'y a pas imprudence de la part du voyageur.

Ce système est adopté par M. Troplong, *du Louage*, n° 950, d'après lequel : « Les entrepreneurs doivent savoir que les « malles des voyageurs contiennent ordinairement de petites « sommes d'argent, de 500 fr., ou 1,000 fr., plus ou moins, nécessaires aux besoins du voyage et aux premières dépenses d'arrivée (6).

(1) Teulet et Camberlin, *Journal des Tribunaux de commerce*, 1856, p. 22.

(2) Teulet et Camberlin, *Journal des Tribunaux de commerce*, 1856, p. 21. — Lehir, 1857, p. 287.

(3) *Gazette des Tribunaux* du 19 août 1860.

(4) *Gazette des Tribunaux* du 19 décembre 1860.

(5) Cet article est ainsi conçu : — Le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée.

(6) Pouget, *Des droits et des obligations des divers commissionnaires*, t. IV, p. 322, n° 742.

Il est consacré par de nombreux jugements et arrêts : Cour de Douai, 17 mars 1847 (1); tribunal de commerce de la Seine, 15 février 1851 (2); Cour de Paris, 12 janvier 1852 (3); tribunal de commerce de la Seine, 21 janvier 1854 (4); tribunal de commerce de la Seine, 20 février 1856 (5); Cour d'Angers, 20 janvier 1858 (6); Cour de Bordeaux, 24 mai 1858 (7); tribunal de commerce de la Seine, 17 novembre 1858 (8), et Cour de cassation, 15 mars 1859 (9).

(1) Paignon, *Traité juridique des chemins de fer*, n° 480.
(2) *Gazette des Tribunaux* des 12 et 13 janvier 1852.
(3) *Gazette des Tribunaux* des 12 et 13 janvier 1852.
(4) *Gazette des Tribunaux* du 22 janvier 1854.
(5) Teulet et Camberlin, *Journal des Tribunaux de commerce*, 1856, p. 24. — Lehir, *Annales du droit commercial*, 1857, p. 294.
(6) Devil. et Car., 1858, 2, 13.
(7) *Gazette des Tribunaux* du 23 juin 1858.
(8) *Gazette des Tribunaux* du 24 novembre 1858.
(9) Ce dernier arrêt est ainsi conçu :

« Attendu que les Compagnies de chemins de fer sont sans doute responsables, comme tous les voituriers et entrepreneurs de transport, « des objets qui leur sont confiés, mais qu'il est de principe de droit (art. « 1150, C. Nap.) et d'équité, que cette responsabilité soit renfermée dans « les limites des obligations que ces Compagnies ont entendu contracter ; — Que, sous un autre rapport, les art. 40 et 43 des statuts de la « Compagnie des chemins de fer du Midi, approuvés par la loi du 8 juillet 1852, assujettissent les objets d'or et d'argent monnayés ou non « monnayés à une taxe spéciale, comme exigeant une plus grande surveillance et pouvant, en cas de perte, entraîner une responsabilité « plus étendue, mais que, pour avoir droit à cette garantie particulière, « les voyageurs sont tenus de faire une déclaration spéciale de ces objets ; — Qu'à la vérité l'omission de cette déclaration spéciale ne fait « pas perdre au voyageur ou à l'expéditeur tout recours contre la Compagnie qui a été chargée du transport et qui est tenue de restituer ce « qui lui a été confié; qu'ainsi, dans l'espèce, la Compagnie reconnaît « elle-même qu'elle est responsable du sac de nuit qui lui a été remis; « que l'arrêt attaqué admet même qu'elle doit répondre, *indépendamment « du sac de nuit lui-même, des objets qui y étaient contenus, suivant « sa destination ordinaire, et encore de la somme qui pouvait y avoir « été enfermée comme nécessaire aux frais de voyage;* qu'il n'est pas « possible de pousser plus loin, en présence des réticences intéressées « des déclarants, la responsabilité d'une Compagnie vis-à-vis de laquelle

266. Ces différents systèmes ainsi résumés, il reste à examiner la question de savoir quel est celui qui doit servir de base aux règles à suivre entre les voyageurs et les Compagnies de chemins de fer.

Si nous remontons à l'ancien droit, nous trouvons que les entrepreneurs de transport n'étaient pas responsables des valeurs et objets précieux qui ne leur étaient pas déclarés. Denizart disait à propos des aubergistes auxquels sont assimilés les entrepreneurs de transports : « On n'est « pas libre de rendre les aubergistes responsables de som- « mes indéfinies, en supposant dans les malles des effets « précieux, tels que des diamants et des bijoux qui ne sont « pas présumés y être (1). » Rousseau de Lacombe (*V° Coche*) faisait aux transporteurs l'application de cette règle, et citait, à cet égard, des arrêts de 1627 et 1628.

Le même principe fut admis par un arrêt du Conseil du 8 février 1683, et un arrêt du Parlement de Paris du 12 juillet 1758.

La proclamation du Roi du 10 avril 1791, sur les Messageries nationales, portait : « Que les fermiers desdites « Messageries seraient responsables des objets à eux con- « fiés et par eux perdus ; — que les dédommagements pro- « noncés seraient proportionnés à la valeur des objets, « d'après la déclaration désignative desdits effets, qui « aurait été faite lors de l'enregistrement, et que, faute de « cette déclaration, ils ne seraient tenus qu'à un dédom- « magement de 150 livres. »

Enfin les lois des 24 juillet 1793, et 13 août 1796, concernant les Messageries nationales, prescrivaient « l'esti-

« ils n'ont pas eux-mêmes rempli leurs propres obligations; — Et at- « tendu, en fait.....; Qu'en définitive, cette décision, conforme à l'é- « quité et aux principes généraux du droit, ne contrevient, en particu- « lier à aucune disposition de la loi ; » — Rejette. (Devil. et Car., 1859, 1, 463).

(1) V° *Aubergistes*.

« mation des objets précieux et fixaient une taxe propor-
« tionnelle à la valeur. En cas de perte, l'objet devait être
« payé pour sa valeur déclarée : à défaut de déclaration, le
« maximum était fixé à 150 livres. »

Mais, depuis septembre 1797, le privilége des Messageries nationales a cessé, les entreprises de transport sont devenues libres, et par conséquent on ne saurait plus invoquer aujourd'hui ces dispositions, comme voulaient le faire, à tort suivant nous, quelques Compagnies de chemins de fer, notamment la Compagnie d'Amiens à Boulogne, en 1852 (1).

Le contrat de transport se trouve régi aujourd'hui par les dispositions combinées du Code Napoléon et du Code de commerce.

D'après l'art. 1782 du Code Napoléon : « Les voituriers
« par terre et par eau sont assujettis, pour la garde et la
« conservation des choses qui leur sont confiées, aux mêmes
« obligations que les aubergistes. »

D'après les articles 1784 du même Code, et 103 du Code de commerce, ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure.

Enfin, d'après l'art. 1785 du Code Napoléon, ils doivent tenir registre de l'*argent*, des effets et des paquets dont ils se chargent.

Cette dernière obligation est-elle imposée, comme le dit un arrêt de la Cour d'Alger, « dans le but exclusif d'ajouter
« aux sûretés des voyageurs (2)? »

Nous ne le pensons pas. Cela n'est pas vrai, du moins, lorsque des tarifs différents sont établis pour les diverses catégories d'objets transportables ; lorsque, par exemple,

(1) *Gazette des Tribunaux* des 12 et 13 janvier 1852.
(2) Paignon, *Traité juridique des chemins de fer*, nº 479.

des droits spéciaux sont fixés pour le transport de certains objets, tels que bijoux, espèces, valeurs, etc. Dans ce cas, la nécessité, pour le voiturier, d'enregistrer les objets qui lui sont confiés, a un double but, celui de forcer le voyageur à déclarer le contenu des objets à transporter et celui de faire ainsi connaître à l'entrepreneur quels sont les objets dont il sera, en cas de perte, obligé de payer la valeur. C'est ce qui avait lieu, avant l'établissement des chemins de fer, pour les Messageries.

Aussi croyons-nous qu'en principe et sauf certaines exceptions dérivant des usages et des besoins de la circulation (1), les Messageries, qui avaient établi des prix spéciaux pour le transport des valeurs ou objets précieux, étaient en droit, dans le cas de non déclaration, de refuser le remboursement de tels objets perdus ou détériorés.

Mais, quelle que dût être la solution de cette importante question au temps des Messageries, les Compagnies de chemins de fer sont, en cette matière, protégées par des dispositions particulières qui les mettent à l'abri d'une responsabilité illimitée.

Les cahiers de charges fixent d'abord le poids de bagages que le voyageur peut faire transporter en franchise ou plutôt dont le prix de transport se trouve compris dans le taux de la place.

Ils déterminent ensuite le prix du transport des excédants de bagages (2).

Enfin ils déclarent que ces prix ne sont pas applicables à l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, aux plaques d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses,

(1) Par exemple, à l'égard des conducteurs d'omnibus ou voituriers ne se conformant pas aux prescriptions de l'art. 1785 du Code Napoléon. Voir n° 211.

(2) Voir n° 228.

objets d'art et autres valeurs ; et que, pour ces sortes d'objets, les prix de transport sont annuellement arrêtés par l'Administration (1).

D'un autre côté, une Circulaire ministérielle du 20 août 1857 autorise les voyageurs à garder auprès d'eux, sans s'en dessaisir, les sacs d'espèces jusqu'à concurrence de 25 kilogrammes ; pour ce cas, elle dispense les voyageurs de la taxe et la Compagnie de toute responsabilité, en cas de perte (2).

Or, quelle est la portée de ces différentes dispositions combinées ?

D'après elles, le voyageur qui aura dans ses bagages des objets de la nature de ceux cités plus haut devra en faire la déclaration lors de l'enregistrement de ses colis, moyennant quoi la Compagnie verra sa responsabilité engagée pour la totalité des valeurs perdues. C'est l'application du principe de haute équité contenu dans l'art. 1104, ainsi conçu, du Code Napoléon : « Il (le contrat) est commu-« tatif lorsque chacune des parties s'engage à donner ou à « faire une chose qui est regardée comme l'équivalent de « ce qu'on lui donne ou de ce qu'on fait pour elle. »

Le contrat de transport est un contrat commutatif, — personne ne le conteste, — par lequel le voyageur ou l'expéditeur paie un droit en échange duquel les entreprises de transport lui assurent le transport et la conservation soit de sa personne et de ses bagages, soit de la marchandise expédiée.

Si donc le voyageur veut que la Compagnie lui garantisse, pour le cas de perte, le remboursement de valeurs considérables, il faut que lui-même contracte l'équivalent de cette obligation, c'est-à-dire qu'il paie le prix spécial de transport.

Cette solution est encore commandée par l'article 1150,

(1) Voir nos 230.
(2) Voir no 240 et 270.

ainsi conçu, du Code Napoléon : « Le débiteur n'est tenu « que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on « a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par « son dol que l'obligation n'est point exécutée. » En effet, lorsqu'un voyageur se présente avec ses bagages et qu'il ne fait aucune déclaration de valeurs ou d'objets précieux, la Compagnie ne doit pas supposer qu'il emporte avec lui des objets précieux, des espèces considérables dont il n'a nul besoin pour sa route. Elle ne peut pas prévoir, par exemple, qu'il enferme dans ses bagages une somme considérable destinée à des paiements plus ou moins importants, etc., etc. Il serait donc contraire à la loi, à son texte et à son esprit, de faire peser sur la Compagnie une responsabilité indéfinie qu'elle ne devait prévoir à aucun titre.

Du reste, cette solution n'est pas seulement juridique, elle est aussi parfaitement équitable.

Pourquoi le voyageur ne déclare-t-il pas les objets précieux qu'il a dans ses bagages? Évidemment, pour éviter de payer un droit qu'il sait légitimement dû à la Compagnie ; et il aurait le droit de dire à la Compagnie : « Je « sais quelles étaient mes obligations vis-à-vis de vous ; « j'ai cherché à vous frustrer du montant des tarifs spé- « ciaux, j'aurais profité, à votre insu, de l'inexécution de « mes obligations, si mon bagage n'avait pas été perdu ; il « l'a été, or je prétends profiter encore de cette inexécu- « tion et vous imposer les charges alors que vous ne pro- « fitez pas des bénéfices ! » Un tel langage ne saurait être accueilli par la justice! Les Compagnies ont de grands devoirs à remplir et le public n'a que trop souvent le droit de se plaindre de la manière dont elles accomplissent leur mission ; mais, comme nous l'avons déjà dit en traitant précédemment cette question (1), on n'a le droit de se montrer

(1) *Écho Agricole* du 17 février 1858.

sévère que vis-à-vis de ceux envers lesquels on est juste.

En vain objecte-t-on, pour soutenir les prétentions exorbitantes de certains voyageurs, que les chemins de fer doivent exercer une égale surveillance sur tous les objets qui leur sont confiés. Comme le dit avec raison l'arrêt précité de la Cour de Bordeaux (1) : « Elle (la Compagnie) doit sans « doute ses soins à tous les objets qui lui sont confiés, mais « il y a à cet égard des degrés, il est dans l'ordre que les « choses les plus précieuses soient placées dans la partie « de la voiture la moins exposée ; et que de même qu'elles « sont assujetties à un surcroît de taxe, elles soient entou- « rées d'un surcroît de précaution. »

Dira-t-on encore avec M. Delattre (2) : « Que le voyageur « ne peut pas supposer que la Compagnie a des agents « d'une probité inébranlable en face d'une petite somme, « et fragile en face d'un magot : les uns honnêtes jusqu'à « 400 fr. ; les autres honnêtes jusqu'à 1,000 fr., ceux-ci « incorruptibles jusqu'à 5,000 fr., et ceux-là héroïques « jusqu'à 100,000 fr. »

Mais il ne suffit pas de faire preuve d'esprit pour avoir raison, et notre honorable confrère nous permettra de lui faire remarquer qu'aucun arrêt et aucun auteur ne soutient un aussi étrange système. Tout le monde est d'accord, qu'en cas de vol de la part des employés de la Compagnie, celle-ci est responsable, même en l'absence de toute déclaration spéciale, ainsi que nous l'établirons bientôt.

Mais, en cas de perte, la loi générale, les dispositions spéciales des cahiers des charges, la raison et l'équité veulent que la Compagnie ne soit pas responsable des sommes ou valeurs importantes dont elle n'a pu prévoir l'existence en l'absence d'une déclaration régulière.

(1) 24 mai 1858. (Voir précédent.)

(2) *Tribulations des voyageurs et expéditeurs en chemin de fer*, p. 220.

Seulement nous croyons avec les auteurs et la jurisprudence que ce système, le seul admissible en principe, ne doit pas être poussé jusque dans ses dernières limites.

Nous admettons, par exemple, que les chemins de fer sont responsables, même en cas de non déclaration, lorsqu'il s'agit d'objets qui peuvent être regardés comme des accessoires du bagage. Ainsi les cahiers de charges comprennent dans les objets qui paient un droit plus élevé les bijoux et les dentelles ; or il a été reconnu avec raison par plusieurs arrêts que ces objets n'avaient pas besoin d'être déclarés lorsqu'ils étaient en rapport avec la position sociale du voyageur, parce que, dans ce cas, ils étaient regardés comme ayant pour but la satisfaction des besoins du voyage. Cela est juste ; car, dans ce cas, l'article 1150 du Code Napoléon permet de faire peser la responsabilité sur la Compagnie. Celle-ci, en enregistrant les bagages, a pu prévoir qu'ils contenaient des objets de toilette ayant une certaine valeur, tels que dentelles, cachemires, bijoux, etc. ; elle ne peut donc se plaindre si plus tard, en cas de perte, le voyageur lui réclame le paiement d'une somme plus ou moins considérable ; cependant nous devons dire que la jurisprudence est peut-être allée quelquefois un peu loin, et nous citerons à cet égard un arrêt de la Cour de Paris, en date du 12 janvier 1852, qui condamne une Compagnie à payer *dix mille francs* pour valeur de bijoux non déclarés par une riche voyageuse et perdus en cours de route.

L'exception que nous admettons à l'égard de certains objets de toilette, nous l'admettons également à l'égard de l'argent. La Compagnie doit être responsable, même en l'absence de déclaration, lorsqu'il s'agit d'une somme en rapport avec les besoins présumés du voyage et des premières dépenses d'arrivée, car alors cette somme pourra être regardée comme l'accessoire du bagage, comme *la bourse de voyage*, ainsi que le disait avec beaucoup de raison

notre confrère M. Rodrigues, plaidant pour la Compagnie des chemins de fer du Midi dans l'affaire terminée à Bordeaux par l'arrêt du 24 mai 1858 (1).

Ici encore l'exception se trouve justifiée par l'article 1150 du Code Napoléon, la Compagnie ayant pu prévoir, lors du contrat, que le voyageur avait mis dans son bagage l'argent nécessaire pour sa route et le premier terme de son arrivée à destination. Seulement nous pensons que les tribunaux doivent se montrer à cet égard plus circonspects encore qu'à l'égard des objets de toilette.

267. Les règles que nous venons d'exercer ne sont plus applicables lorsqu'il y a vol, par les employés de la Compagnie, des objets qui lui sont confiés.

Dans ce cas, la Compagnie doit rembourser la valeur totale des objets volés, même en l'absence d'une déclaration spéciale; car elle n'est plus seulement responsable comme entrepreneur de transports ; elle peut être poursuivie en vertu de l'article 1384 du Code Napoléon, d'après lequel : « On est responsable non-seulement du dommage que l'on « cause par son propre fait, mais encore de celui qui est « causé par le fait des personnes dont on doit répondre, « ou des choses que l'on a sous sa garde..... Les maîtres « et les commettants, du dommage causé par leurs domes- « tiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les « ont employés.

C'est ce qui résulte notamment d'un arrêt de la Cour de Douai du 17 mars 1847, d'un jugement du tribunal civil de la Seine du 17 mai 1850 et de l'arrêt précité de la Cour de Bordeaux du 24 mai 1858 (2).

(1) Voir n° précédent.

(2) Arrêt de la Cour de Douai du 17 mars 1847 : « Considérant en fait qu'il ne faut pas confondre, quant à la respon- « sabilité, le cas où la chose remise à un entrepreneur de transport a « été perdre avec celui où elle aurait été volée par ses préposés. » (DEVIL. et CAR., 1847, 2, 461).

268. On s'est demandé comment devait être appréciée la responsabilité de la Compagnie, lorsque les bagages soustraits contenaient des titres de créance.

Le tribunal civil de la Seine et la Cour impériale de Paris, successivement saisis de cette question, ont pensé qu'il était juste de rendre la Compagnie du chemin de fer responsable du cas où, par suite du vol des titres de créance, le voyageur ne pourrait pas obtenir le paiement de ses débiteurs. Mais la Cour, infirmant sur ce point seulement la décision du tribunal, a jugé que le recours contre la Compagnie ne devait pas avoir une durée illimitée ; elle a déclaré qu'il ne pourrait s'exercer après trois ans, et que, pendant ce temps, le voyageur devait mettre à fin toutes les réclamations qu'il pourrait avoir à exercer contre ses débiteurs (1).

— Jugement du tribunal civil de la Seine du 17 mai 1850, confirmé par arrêt de la Cour impériale de Paris du 22 novembre 1851. « Attendu que des documents de la cause, et notamment de l'instruction criminelle suivie à Bourges, à l'occasion de la disparition de ce sac retrouvé dans la rivière du Moulon, il résulte que ledit sac a été, dans la gare du chemin de fer, l'objet d'une soustraction frauduleuse, et que cette soustraction a été commise par un employé de l'administration ; — Que dès lors l'administration est responsable du fait de son agent ou préposé, dans les termes du § 3 de l'art. 1384 du Code civil. » (*Gazette des Tribunaux* du 27 novembre 1850.)

— Arrêt de la Cour de Bordeaux du 24 mai 1858 : « Attendu que la demande principale étant écartée en principe, il n'y a lieu de s'arrêter aux faits subsidiairement articulés par l'intimé ; que toutefois, quelques-uns de ces faits tendent à supposer, sans qu'il y ait preuves offertes à cet égard, que le sac de nuit a été soustrait par l'un des préposés de la Compagnie ; — Que, s'il en était ainsi, elle serait responsable pour le tout, non en vertu du contrat qui s'est formé entre elle et l'intimé, mais aux termes de l'art. 1384 du Code Napoléon ; qu'il convient de réserver éventuellement ses droits à cet égard. » (*Gazette des Tribunaux* du 23 juin 1858.) — Voir n° 265.

(1) Jugement du tribunal civil de la Seine du 17 mai 1850. — Arrêt de la Cour impériale de Paris du 22 novembre 1851. (*Gazette des Tribunaux* du 27 novembre 1851). — Voir pour le cas où les bagages d'un voyageur de commerce contiendraient des échantillons. Arrêt de la Cour de Dijon du 6 juillet 1859. (Teulet et Camberlin, *Journal des Tribunaux de commerce*, 1861, p. 190, n° 3502.)

269. En cas de perte, comme en cas d'avarie, la responsabilité de la Compagnie se trouve dégagée s'il y a eu force majeure (articles 1784 du Code Napoléon et 103 du Code de commerce).

Ainsi, une inondation est un cas de force majeure lorsqu'elle ne pouvait être prévue et que, du moment où elle a commencé, la Compagnie a fait tout ce qui pouvait dépendre d'elle pour sauver les objets qui lui avaient été confiés... C'est ce qui a été jugé le 18 août 1857 par le tribunal de commerce de la Seine à l'égard de bagages emportés par les eaux dans la gare de Tours lors des terribles inondations de 1856 (1).

Mais c'est à la Compagnie à établir la force majeure ; du moment où le voyageur a fait constater la perte de ses bagages, la Compagnie doit prouver l'exception qu'elle oppose à la demande et qu'elle fait résulter de la force majeure.

(1) Ce jugement est ainsi conçu : « Attendu qu'il résulte des débats que les colis énoncés dans la demande étaient transportés par le chemin de fer comme bagages voyageant avec le demandeur ; — Qu'il est établi qu'à l'arrivée du convoi à Tours, le demandeur n'a pu continuer sa route par la même voie, par suite de l'inondation ; — Qu'il avait la faculté de réclamer et de se faire délivrer lesdits colis ; qu'il était suffisamment prévenu du danger qu'ils pouvaient courir en les laissant déposés à la gare de Tours ; — Attendu qu'il est constaté que lesdits colis ont péri par suite de l'inondation ; qu'on ne saurait dénier que c'est là un cas de force majeure que la Compagnie ne pouvait prévenir ni empêcher ; qu'il est du reste justifié que dès que le danger a été imminent, la Compagnie défenderesse a fait tous les efforts possibles pour procéder au sauvetage des colis déposés à la gare de Tours : qu'ainsi aucune faute ne saurait lui être imputée ; — Par ces motifs : déclare le demandeur mal fondé et le condamne aux dépens. » (Teulet et Camberlin, *Journal des Tribunaux de commerce*, 1857, p. 451.) — *Gazette des Tribunaux* du 20 août 1857.

SECTION II. — Bagages non enregistrés.

SOMMAIRE.

270. La Compagnie est-elle responsable en cas de perte des colis conservés par le voyageur dans la voiture ?
271. Elle serait incontestablement responsable dans le cas de vol commis par ses employés.

270. Les bagages que le voyageur garde avec lui ne sont pas soumis à la formalité de l'enregistrement ; ils ne sont pas confiés à la surveillance des employés de la Compagnie et restent, au contraire, sous la garde des voyageurs (1).

Aussi croyons-nous que la Compagnie ne saurait, dans ce cas, être en principe responsable de la perte dont se plaindrait un voyageur.

C'est ce que déclare une Circulaire ministérielle en date du 20 août 1857.

Un arrêt de la Cour d'Alger avait, il est vrai, décidé, avant l'établissement des chemins de fer, que les entrepreneurs de transport étaient responsables de la perte de tous bagages, que ceux-ci fussent enregistrés ou non. La Cour se fondait sur l'art. 1782 du Code Napoléon, d'après lequel : « Les voituriers par terre et par eau sont assujettis, pour « la garde et la conservation des choses qui leur sont con- « fiées, aux mêmes obligations que les aubergistes. » Elle en concluait que les entrepreneurs de transport étaient dépositaires de ces choses et responsables de leur perte, à moins qu'ils ne prouvassent qu'elles avaient été perdues par cas fortuit ou force majeure.

Mais cette décision ne saurait, suivant nous, être appliquée aux Compagnies de chemins de fer (2). En effet, les

(1) Voir nos 240 et 241.
(2) Ibid., Paignon, *Traité juridique des Chemins de fer*, no 479.

voituriers par terre et par eau dont parle l'art. 1782 étaient, aux termes de l'art. 1785, obligés d'enregistrer les effets dont ils se chargeaient ; ils le devaient, même sans réquisition de la part des voyageurs, même malgré leur refus, de telle sorte que l'absence d'enregistrement constituait l'entrepreneur de transport en faute. Or, il est à remarquer que la Cour se fonde précisément sur ce motif pour prononcer la responsabilité des transporteurs : « Attendu, « dit-elle, qu'il importe peu en principe, pour l'exercice « de l'action en responsabilité, que les objets confiés aux « entrepreneurs de voitures publiques par terre ou par eau « aient été ou n'aient pas été inscrits sur un registre « tenu à cet effet, puisque l'obligation dans laquelle sont « lesdits entrepreneurs de tenir registre de l'argent, des « effets ou des paquets dont ils se chargent, n'est imposée « que pour ajouter aux sûretés des voyageurs ; que l'enre- « gistrement doit être fait, même sans réquisition de la part « des voyageurs, même malgré leur refus, ainsi que cela « résulte du procès-verbal du Conseil d'État, lors de la « discussion de l'art. 1782 du Code civil, et que le défaut « de cette formalité, à plus forte raison, son défaut habi- « tuel et volontaire, comme dans l'espèce, constitue les « entrepreneurs en faute. »

Cela est juste ; mais, dans le cas dont nous nous occupons au point de vue de l'exploitation des chemins de fer, il s'agit de colis soustraits à la formalité de l'enregistrement, non par la volonté accidentelle ou habituelle de la Compagnie, mais par la volonté du voyageur. Ce n'est donc pas la Compagnie qui pourrait être en faute de n'avoir pas enregistré le colis, ce serait plutôt le voyageur ; par conséquent, le principe qui servait de base à la décision de la Cour d'Alger ne peut trouver ici son application.

Cela nous paraît incontestable dans le cas où le voyageur perd ses bagages pendant qu'il est lui-même dans la voiture.

La question peut être plus délicate, si les bagages sont perdus pendant le stationnement du train, alors que le voyageur est descendu de voiture. Cependant, dans ce cas encore, la responsabilité de la Compagnie n'est pas engagée suivant nous (1), s'il n'y a pas faute lourde des employés.

Si, par exemple, les employés ont, en contravention aux lois qui régissent les chemins de fer, laissé pénétrer dans l'enceinte de la gare des étrangers qui n'avaient pas le droit d'y venir, et que ces derniers aient volé les bagages des voyageurs, il y aura responsabilité de la Compagnie.

Mais si la soustraction est commise par des voyageurs, nous pensons que la Compagnie ne saurait être responsable; car aux moments de stationnement, alors que toutes les portières sont ouvertes, il est impossible aux employés de savoir quelle est au juste la place de chaque voyageur, dans quelle voiture il doit monter, et par conséquent d'exercer une surveillance active sur ce qui se passe dans chacun des compartiments du train.

231. Mais si, en principe, les Compagnies de chemins de fer ne sont pas responsables des bagages portés par le voyageur avec lui dans la voiture, c'est dans le cas où la perte ne résulte pas d'un fait personnel aux employés de la Compagnie (2).

Par conséquent, si un colis, même non enregistré, est soustrait par les employés du chemin de fer, la Compagnie devient incontestablement responsable, en vertu de l'art. 1384 du Code Napoléon, d'après lequel on est responsable non-seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre.

(1) *Secus*, Le voyageur et les voyageurs, par M. X..., avocat, p. 41, en note.

(2) Delattre, *Tribulations du voyageur en chemins de fer*, p. 118 — 120.

CHAPITRE VI

TRANSPORT DES BAGAGES A DOMICILE.

SOMMAIRE.

272. Responsabilité de la Compagnie pour les bagages transportés par les omnibus spéciaux du chemin de fer de la gare à domicile. — Renvoi.

272. Nous avons vu (chap. I) que les chemins de fer ont, dans la plupart des grandes villes de France, et notamment à Paris, des omnibus conduisant les voyageurs et leurs bagages du centre de la ville à la gare. Les mêmes omnibus servent, bien entendu, au transport des voyageurs et de leurs bagages de la gare à domicile ou tout au moins dans l'intérieur de la ville.

Les règles que nous avons énoncées au chapitre *du transport des bagages à la gare* étant les mêmes lorsqu'il s'agit du transport de la gare à domicile, nous renvoyons à ce chapitre (n^os^ 210 et suivants) pour tout ce qui concerne la responsabilité du chemin de fer ou de l'entrepreneur des omnibus à l'égard des bagages.

CHAPITRE VII

BAGAGES LAISSÉS EN GARE.

SOMMAIRE.

273. Dépôt au *bureau-consigne* des bagages laissés, par le voyageur, à l'arrivée.
274. Responsabilité de la Compagnie à l'égard de ces bagages.
275. Les employés de l'octroi ont-ils le droit de forcer les serrures des colis déposés au *bureau-consigne* pour les visiter ?

273. Lorsqu'en arrivant à sa destination le voyageur désire laisser ses bagages à la gare pour les reprendre

plus tard, il lui est loisible de le faire. Les bagages sont alors déposés dans un bureau appelé *bureau-consigne*.

Lorsque le voyageur veut reprendre ses bagages, il présente ou fait représenter le bulletin en échange duquel les bagages sont remis (1).

Il est dû alors une faible rétribution, variant, bien entendu, suivant le temps qu'a duré le dépôt.

224. La Compagnie est, dans ce cas, responsable des bagages et doit, en cas de perte ou d'avarie, désintéresser le voyageur dans les conditions et de la manière énoncées plus haut pour les différents cas où la Compagnie est responsable (2).

225. On s'est demandé si la Compagnie devait permettre aux employés de l'octroi de forcer les serrures des bagages pour s'assurer qu'ils ne renfermaient aucun objet soumis aux droits. M. Delattre estime que non (3) ,et nous sommes, pour notre part, complétement de son avis. Il faut assurément que les employés de l'octroi puissent procéder à la visite des objets qui entrent dans une ville soumise à l'octroi, mais le service doit se faire de la manière la moins incommode pour le voyageur.

Si donc les employés de l'octroi veulent forcer les serrures des colis qui sont laissés par le voyageur à l'arrivée du train et déposés au bureau-consigne, les employés du chemin de fer ont le droit et le devoir de s'y opposer.

(1) Nous recommandons vivement aux voyageurs qui veulent laisser leurs bagages au bureau-consigne de garder leur bulletin de bagages; car nous avons vu, dans certaines gares, les employés prendre des objets et les déposer au bureau-consigne sans remettre au voyageur un bulletin spécial, ce qui peut donner lieu plus tard à des contestations.

(2) Voir nos 248 - 269.

(3) *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemin de fer*, p. 203 et 204.

La gare est un terain neutre au point de vue de l'octroi, il n'est pas permis d'en sortir des colis venant du parcours de la ligne sans s'être soumis à la visite.

Mais tant que le colis reste dans la gare, et qu'on ne songe pas à l'en faire sortir, les employés de la régie ne sont pas dans leur droit en voulant de force le visiter. Cela est d'autant plus inutile d'ailleurs que, dans les gares des villes soumises à l'octroi, il y a des employés spéciaux de la régie qui peuvent, sans peine, examiner les colis au moment où le voyageur veut les reprendre au bureau-consigne.

CHAPITRE VIII

ACTION EN RESPONSABILITÉ ET COMPÉTENCE.

SOMMAIRE.

276. Objet de ce chapitre.

276. Nous avons successivement passé en revue les cas nombreux dans lesquels la responsabilité des chemins de fer se trouve engagée à l'égard des bagages.

Il nous reste maintenant à examiner les règles qui s'appliquent à toute action en responsabilité entamée par le voyageur contre le chemin de fer pour perte, avarie des bagages ou simple retard dans leur livraison.

Nous avons donc à rechercher devant quel tribunal l'action doit être intentée; quels modes de preuves peut admettre la justice et quelles prescriptions forment une fin de non-recevoir à l'action.

SECTION I. — Du tribunal compétent à raison de la matière (ratione materiæ).

SOMMAIRE.

277. Quel est le tribunal compétent au point de vue de la matière (*ratione materiæ*)?

277. Nous avons examiné avec quelques détails (nos 183-187) la question de savoir quel est, à raison de la matière, le tribunal compétent pour juger les réclamations élevées par les voyageurs au sujet du transport de leurs personnes. Les mêmes questions se présentent en ce qui concerne les réclamations des voyageurs relatives au transport de leurs bagages, à la seule différence que, dans ce dernier cas, la loi de 1838 est évidemment applicable ainsi que l'indique son texte lui-même.

Quant à la question de savoir si cette disposition attribue au juge de paix une juridiction exclusive, nous ne pouvons que nous en référer à ce que nous avons dit plus haut au titre des voyageurs.

Nous persistons dans l'opinion émise par nous que la demande peut être portée soit devant la justice de paix, soit devant le tribunal civil, soit devant le tribunal de commerce, si la demande ne s'élève pas à plus de 1,500 francs; qu'elle peut être portée soit devant le tribunal civil, soit devant le tribunal de commerce, si elle est supérieure à cette somme (1).

Cette opinion est soutenue par les hommes les plus

(1) La Cour de Paris (4e chambre) a rendu, tout dernièrement, nous le savons, un arrêt contraire à cette opinion ; mais il a été rendu contrairement à de savantes et lumineuses conclusions de M. l'avocat général Armet de Lille, — Arrêt du 20 juin 1863. (*Gazette des Tribunaux* des 29 et 30 juin 1863).

compétents, notamment par MM. Teulet et Camberlin (1).

(1) *Journal des Tribunaux de commerce*, 1853, n° 4329, p. 330. — La Cour de cassation a tout dernièrement adopté cette opinion par un arrêt du 4 novembre 1863 : La Cour, sur l'unique moyen tiré de la violation des art. 631 du Code de commerce et 2 de la loi du 25 mai 1838 ; — Attendu que les justices de paix sont des juridictions purement civiles ; — Que si l'art 1er de la loi du 25 mai 1838 attribue aux juges de paix la connaissance de toutes les actions personnelles en dernier ressort, jusqu'à la valeur de 100 francs, et à charge d'appel jusqu'à la valeur de 200 francs, cette attribution ne s'applique qu'aux actions civiles, et non à celles qui, se rattachant à des transactions commerciales, sont exclusivement de la compétence des tribunaux de commerce ; — Que l'art. 2, plus spécialement applicable à certaines contestations, notamment aux contestations entre voyageurs et voituriers pour perte ou avarie d'effets accompagnant des voyageurs, n'a pas été conçu dans un autre esprit ; — Qu'il n'a d'autre but que d'étendre, dans des cas qu'il prévoit, la compétence à charge d'appel des juges de paix jusqu'au taux en dernier ressort des tribunaux de première instance, mais non de changer les règles de la compétence civile et commerciale ; — Que, si la loi avait voulu introduire une pareille dérogation au droit commun, elle l'aurait formellement exprimée ; — Qu'elle aurait autorisé les juges de paix à prononcer, suivant les cas, la contrainte par corps, désigné la juridiction supérieure devant laquelle seraient portés les appels, selon que le litige soumis au juge de paix aurait été civil ou commercial ; — Qu'il est donc impossible d'entendre cet article, conçu dans les mêmes termes de l'art. 1er, dans un sens différent ou plus étendu ; — Attendu d'ailleurs qu'il est reconnu, en fait, que la contestation vis-à-vis de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans avait un caractère commercial ; — Que le tribunal de commerce de Chatellerault s'était donc avec raison déclaré compétent pour en connaître ; d'où il suit qu'en confirmant son jugement, la Cour impériale de Poitiers n'a violé aucune loi ; — Rejette. (Teulet et Camberlin, *Journal des Tribunaux de commerce*, 1863 p. 534, n° 4489.)

SECTION II. — Du tribunal compétent à raison du domicile (ratione personæ).

SOMMAIRE.

278. Quel est le tribunal compétent à raison du domicile (*ratione personæ*)?

278. Nous avons vu, au titre des voyageurs, combien est controversée la question de savoir quel est le tribunal compétent à raison du domicile (nos 188-193).

Est-ce uniquement celui du siége social fixé par les statuts ?

Peut-on, au contraire, regarder comme compétent celui de l'établissement principal, alors même que ce dernier serait distinct du siége social ?

Doit-on regarder comme compétents les tribunaux des arrondissements dans lesquels se trouvent des gares importantes?

Doit-on enfin déclarer que l'action peut être portée devant le tribunal du lieu où est née la contestation ?

Nous avons, pour notre part, adopté ce dernier système qui doit également s'appliquer aux contestations que fait naître le transport des bagages.

Nous ne pouvons donc que renvoyer au résumé des différents systèmes et de l'opinion émise par nous au titre des voyageurs.

SECTION III. — Du lieu et de la personne auxquels doit être signifiée la demande.

SOMMAIRE.

279. En quel lieu et à qui doit être signifiée la demande ?

279. Nous avons émis (nos 194-200) l'opinion que les

chefs de gare doivent représenter les Compagnies pour recevoir les assignations des voyageurs réclamant au sujet du transport de leurs personnes; nous avons, en même temps, reconnu que la jurisprudence était loin d'être unanime en faveur du système soutenu par nous, un très-grand nombre d'arrêts décidant que l'assignation doit être remise, soit au siége social, soit tout au moins au lieu de l'établissement principal.

Tout ce que nous avons dit à ce sujet est ordinairement applicable aux réclamations que les voyageurs élèvent à l'égard de leurs bagages; nous ne pouvons donc que renvoyer sur ce point au titre des voyageurs.

SECTION IV. — Des différents modes de preuve.

SOMMAIRE.

280. Des différents modes de preuves qui peuvent être invoquées contre la Compagnie.

280. Ici encore nous ne pouvons que nous en rapporter à ce que nous avons dit au titre des voyageurs (n^{os} 201 et 202).

La meilleure preuve que le voyageur puisse produire, est incontestablement le bulletin de bagages qui constate le contrat de transport intervenu entre la Compagnie et le voyageur à l'égard des colis appartenant à ce dernier.

Mais, à défaut de ce bulletin, le voyageur pourra invoquer tous les modes de preuves admissibles en matière commerciale : la preuve testimoniale, si le tribunal veut l'admettre, les présomptions et enfin le serment.

SECTION V. — De la prescription de l'action en responsabilité.

SOMMAIRE.

281. La fin de non-recevoir tirée de la réception des objets transportés et du paiement du prix de transport (art. 105 C. de C.). Est-elle applicable aux actions intentées par les voyageurs au sujet de leurs bagages ?

282. Prescription résultant du défaut de poursuites dans les six mois (art. 108 C. de C.). — Est-elle applicable en matière de transport des bagages ?

283. Cette prescription ne serait plus applicable en cas de fraude ou d'infidélité de la part des employés de la Compagnie.

281. L'art. 105 du Code de commerce veut que : « La « réception des objets transportés et le paiement du prix « de la voiture éteignent toute action contre le voiturier. »

On voit d'après les termes de la loi que, pour l'existence de cette prescription, il faut la réunion de ces deux conditions : réception des objets transportés *et* paiement du prix de la voiture.

Elle ne saurait, en aucun cas, s'appliquer à la *perte* des bagages, puisque l'une des deux conditions énoncées par le législateur ne pourrait alors se produire.

Mais devrait-elle même être appliquée à l'avarie ou au retard dans la livraison des bagages transportés par chemins de fer? Nous ne le pensons pas en présence de l'organisation actuelle du service des bagages.

Sans doute, en principe, les chemins de fer peuvent, comme tous autres transporteurs, profiter du bénéfice de l'art. 105 du Code de commerce, s'ils se trouvent dans les conditions voulues par la loi, et la Cour de cassation a consacré, avec raison, ce principe par un arrêt du 9 juin 1858 (1).

(1) La Cour : Sur le premier moyen ; — Attendu, en droit, qu'aux ter-

Mais, comme le dit le même arrêt avec non moins de raison : « Cette règle doit toutefois se combiner, dans son « application, avec les circonstances de la cause. »

Or, il est facile de démontrer qu'en matière de transport de bagages, les circonstances prévues par l'art 105 et déclarées simultanément obligatoires, ne se rencontreront jamais.

La disposition légale de l'art. 105 du Code de commerce est fondée sur ce motif : que l'expéditeur ou le voyageur recevant les marchandises, ou bagages et payant le prix de la voiture sans se plaindre soit de l'avarie, soit du retard dans la livraison, il peut légitimement être supposé accepter cet état de choses.

En agissant ainsi, il a manifesté l'intention de ne pas poursuivre, il a donné à l'entrepreneur de transports une sécurité qui serait indûment trompeuse, s'il pouvait ensuite intenter une action contre lui. Il faut, en définitive, que celui qui aurait le droit de se plaindre, agisse en connaissance de cause lorsqu'il reçoit les colis transportés et lorsqu'il paie le prix de la voiture (1).

mes de l'art. 105, C. Comm., la réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier; — Que les dispositions de cet article sont générales, et peuvent être opposées tout aussi bien au destinataire d'objets transportés par la voie des chemins de fer, qu'à celui qui les a reçus par toute autre voie de transport (Devil . et Car., 1859, p. 56). — Arrêt de la Cour de cassation du 5 février 1856 (Devil. et Car., 1856, 1, 687).

(1) Arrêt de la Cour de Bourges du 1er avril 1854 ; — Considérant qu'aux termes de l'art. 103 C Comm., le voiturier est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ; — Que, suivant l'art. 105, la réception des objets transportés *et* le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier; — Que de cette double disposition dérive, pour le destinataire, le droit incontestable de vérifier l'état des colis à l'effet de s'assurer si le voiturier n'a pas encouru la responsabilité que la loi lui impose: *Que cette vérification doit précéder la réception des marchandises* ET *le paiement* des frais de voiture, sans quoi le destinataire perdrait son recours contre le voiturier. (Devil. et Car., 1854, 2, 502.)

Or, c'est ce qui ne se rencontre pas en cas de transport de bagages par chemins de fer.

Ici, le prix de la voiture se paye au moment de l'enregistrement, c'est-à-dire au départ, avant que l'avarie ou le retard dans la livraison se soient produits (1).

Ce n'est donc pas en connaissance de cause que le voyageur acquitte la taxe du transport ; dès lors, l'une des deux conditions exigées par l'art. 105 du Code de commerce ne pouvant jamais exister, la prescription est inapplicable dans ce cas.

Nous croyons fermement, pour notre part, que l'art. 105 ne saurait être invoqué par les Compagnies de chemins de fer lorsqu'il y a réclamation au sujet des bagages du voyageur.

282. L'article 108 du Code de commerce dispose : « Toutes actions contre le commissionnaire et le voi- « turier, à raison de la perte ou de l'avarie des mar- « chandises, sont prescrites, après six mois pour les expé- « ditions faites dans l'intérieur de la France, et après un « an, pour celles faites à l'étranger; le tout à compter, pour « les cas de perte, du jour où le transport des marchan- « dises aurait dû être effectué, et, pour les cas d'avarie, du « jour où la remise des marchandises aura été faite, sans « préjudice des cas de fraude ou d'infidélité. »

Cette prescription est évidemment applicable aux transports par chemins de fer comme aux transports par terre ou par eau, car l'organisation des chemins de fer n'empêche pas que les délais prescrits par la loi pour l'admission de cette prescription se produisent.

Mais ici se présente une difficulté. On s'est demandé si la prescription de l'art. 108 du Code de commerce pouvait

(1) Le prix du transport est, en effet, ou compris dans le prix de la place, lequel est payé au départ, ou payé également au départ, s'il y a excédant de bagages.

être opposée aux simples particuliers non commerçants pour le transport d'objets étrangers au commerce, tels que les effets du voyageur.

S'il en était ainsi, les Compagnies ne pourraient pas opposer l'art. 108 aux réclamations élevées par les voyageurs, au sujet de leurs bagages. La question est donc grave et mérite d'être examinée.

Pour soutenir que l'art. 108 est exclusivement applicable aux commerçants, on argumente du mot *marchandises*, employé par la loi (1).

Pour soutenir au contraire que l'art. 108 est apposable aux non commerçants tout aussi bien qu'aux commerçants, on répond que si l'art. 108 parle des marchandises, c'est parce qu'elles constituent le principal élément de l'industrie des transports, mais que cela n'exclut pas la prescription au cas de réclamation relative aux bagages (2).

Cette dernière opinion nous paraît la seule acceptable.

Il n'y a pas d'abord à se préoccuper du mot *marchandises*, employé par l'art. 108, et qui s'applique tout aussi bien aux bagages qu'aux autres objets, car tous les colis sans exception sont des marchandises, à l'égard de l'entrepreneur de transports, puisqu'ils donnent lieu à l'exercice de son commerce.

D'ailleurs, le législateur ne pouvait pas vouloir faire une distinction aussi contraire à l'ordre naturel des choses, on peut le dire ; car la position de l'entrepreneur de transports est identiquement la même, qu'il s'agisse de bagages ou d'objets transportés comme marchandises.

(1) Troplong, *Du Louage*, n° 928. — Zachariæ, t. III, p. 44. — Arrêt de la Cour de cassation (requêtes), 4 juillet 1816, cité par Dalloz, *Répertoire*, v° Commissionnaire, n° 504.

(2) Pardessus, t. II, n° 554. — Duvergier, *Du Louage*, t. II, n° 322. — Carou et Bioche, *Juridiction civile des juges de paix*, t. I, n° 160. — Arrêt de la Cour de Rennes du 25 mars 1852, cité par M. Pouget, *Des droits et des obligations des divers commissionnaires*, t. IV, p. 781.

Ce que veut le législateur, c'est que les entrepreneurs de transports ne restent pas, pendant trente ans, exposés aux actions qui pourraient être intentées contre eux pour un nombre infini d'objets dont le transport leur a été confié.

Or, il faut reconnaître qu'en équité, c'est surtout lorsqu'il s'agit de bagages que la prescription doit être invoquée par le chemin de fer, puisque, dans ce cas, la Compagnie voit sa responsabilité peut-être gravement engagée en échange d'une rétribution qui peut ne s'élever qu'à la somme si minime de 10 centimes.

L'art. 108 est donc incontestablement applicable aux réclamations élevées par les voyageurs au sujet de leurs bagages.

283. Mais cette prescription ne serait pas apposable si la perte, ou l'avarie, avait pour cause l'infidélité des employés du chemin de fer (art. 108 du Code de commerce).

La loi déclare, en effet, que la fraude ou l'infidélité du voiturier lui enlève le bénéfice de la prescription de six mois; or peu importe, bien entendu, que la fraude et l'infidélité soient reprochables au voiturier lui-même ou à ses employés, l'art. 1384 du Code Napoléon rendant le maître responsable des fautes commises par ses préposés ou ouvriers agissant dans l'exercice de leurs fonctions. C'est ce qui a été jugé, avec raison suivant nous, par la Cour de cassation: « Attendu, dit l'arrêt, que la fraude et l'infidélité dont il s'agit dans ces dispositions (art. 105 et 108 C. de C.), doivent nécessairement être entendues non-seulement de la fraude du voiturier lui-même, mais encore de celle des employés dont il doit répondre; — Qu'en effet, la responsabilité des commettants à l'égard des faits de leurs préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés, est dans les principes du droit commun, suivant les dispo-

sitions de l'art. 1384 C. Nap., et qu'elle doit surtout être reconnue lorsque, comme dans les faits de la cause, le commettant est une Compagnie anonyme de chemin de fer qui n'agit que par des préposés; — Qu'il suffit, pour établir cette responsabilité, qu'il soit reconnu que le détournement frauduleux a été commis par les préposés, sans qu'il soit nécessaire de les désigner nominativement (1). »

(1) Arrêt du 26 avril 1859 (Devil. et Car., 1860, 2, 533.) — Arrêt de la Cour de Montpellier du 21 avril 1860 (*Ibid.*).

FIN.

TABLE DES MATIÈRES

DU PREMIER VOLUME.

AVANT-PROPOS V

PRÉFACE VII

PREMIÈRE PARTIE

Voyageurs et Bagages.

TITRE PREMIER

VOYAGEURS.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE 3

CHAP. Ier. — Organisation et surveillance du service des voyageurs 11

CHAP. II. — Transport des voyageurs à la gare 19

CHAP. III. — Distribution des billets 23

CHAP. IV. — Départ 36

SECT. 1re. — Obligations et responsabilité des Compagnies de chemins de fer 41

SECT. 2e. — Obligations des voyageurs 50

CHAP. V. — Route 54

SECT. 1re. — Obligations et responsabilité des Compagnies de chemins de fer 55

SECT. 2e. — Accidents arrivés aux voyageurs 72

ART. 1er. — Moyens déjà employés pour éviter les accidents. 79

§ 1er. — Entretien de la voie et de sa conservation 81

§ 2. — Du matériel roulant 87

§ 3. — De la composition, de l'organisation, du chargement, du départ et de la circulation des trains de voyageurs. 92

ART. 2. — Moyens nouveaux à employer pour éviter les accidents 108

ART. 3. — Formalités à remplir après les accidents 120

ART. 4. — Responsabilité des Compagnies en cas d'accidents. 128
SECT. 3e. — Obligations des voyageurs..... 159
CHAP. VI. — Arrivée..... 166
SECT. 1re. — Obligations et responsabilité des Compagnies de chemins de fer..... 167
SECT. 2e. — Obligations des voyageurs..... 170
CHAP. VII. — Transport à domicile..... 176
CHAP VIII. — Action en responsabilité et compétence..... 177
SECT. 1re. — Du tribunal compétent à raison de la matière (*ratione materiæ*)..... 177
SECT. 2e. — Du tribunal compétent à raison du domicile (*ratione personæ*)..... 187
SECT. 3e. — En quel lieu et à quelle personne doit être signifiée la demande..... 198
SECT. 4e. — Des différents modes de preuves..... 205

TITRE DEUXIÈME

BAGAGES.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE..... 207
CHAP. Ier. — Transport des bagages à la gare..... 210
CHAP. II. — Arrivée des bagages en gare..... 213
CHAP. III. — Enregistrement des bagages..... 218
CHAP. IV. — Route..... 231
SECT. 1re — Bagages enregistrés..... 231
SECT. 2e. — Bagages non enregistrés..... 235
CHAP. V. — Arrivée..... 237
SECT. 1re. — Bagages enregistrés..... 238
ART. 1er. — Bagages avariés..... 240
ART. 2. — Bagages égarés..... 242
ART. 3. — Bagages perdus..... 247
SECT. 2e. — Bagages non enregistrés..... 270
CHAP. VI. — Transport des bagages à domicile..... 273
CHAP. VII. — Bagages laissés en gare..... 273
CHAP. VIII. — Action en responsabilité et compétence..... 275
SECT. 1re. — Du tribunal compétent à raison de la matière (*ratione materiæ*)..... 276
SECT. 2e. — Du tribunal compétent à raison du domicile (*ratione personæ*)..... 278
SECT. 3e. — Du lieu et de la personne auxquels doit être signifiée la demande..... 278
SECT. 4e. — Des différents modes de preuves..... 279
SECT. 5e. — De la prescription de l'action en responsabilité.... 280

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES MATIÈRES DE LA PREMIÈRE PARTIE

(Les chiffres indiquent le renvoi aux numéros.)

A

Abonnements. Voir *Billets de place*.

Accidents : Définition, 139 (note 2).

Accidents arrivés aux ouvriers et agents de la Compagnie, 158.

Accidents arrivés aux voyageurs : *dans le transport à la gare* par omnibus spéciaux, 24 ; — *pendant la route.* — Réflexions sur les accidents de chemins de fer, 81. — Progrès dans la sécurité de la circulation des voyageurs, 82. — Statistique des accidents, 83. — Comparaison avec les accidents arrivés sur la voie de terre, 83. — Comparaison du nombre des accidents en France et dans les pays étrangers, 84. — Utilité que présenterait la publication de la statistique mensuelle des accidents, 85. — Moyens déjà employés pour éviter les accidents et relatifs : à la voie et à sa conservation, au matériel roulant, à la composition, à l'organisation, au chargement, au départ et à la circulation des trains de voyageurs, 86 à 126. — Moyens nouveaux à employer pour éviter les accidents, 127 à 131. — Formalités à remplir après les accidents, 132 à 141. — Responsabilité des Compagnies en cas d'accidents, 142 à 158. — *Dans le transport de la gare à domicile* par omnibus spéciaux, 180.

Action en responsabilité, 181 à 202, et 276 à 283. Voir *Prescription, Responsabilité.*

Administration supérieure. Ses droits relativement aux ordres de service des voyageurs, 12 et 13 ; ses droits relativement au transport des bagages, 203. Voir *Matériel roulant.*

Affichage. Des ordres de service des voyageurs, 14 et 15. — Des causes de retard de plus d'une heure dans la marche des trains, 126. — Des obligations imposées aux voyageurs pendant la route, 159. Voir *Commissaires de surveillance.*

Agents des chemins de fer. Voir *Accidents* (ouvriers et agents).

Agents des gares. Leurs fonctions, 124. Voir *Accidents* (ouvriers et agents).

Agents de la voie. Voir *Accidents* (ouvriers et agents), *Aiguilleurs*, *Cantonniers*, *Gardes-barrières*.

Aiguilleurs. Leurs fonctions, 98, 123. Voir *Accidents* (ouvriers et agents).

Aller simple. Voir *Billets de places*.

Aller et retour. Voir *Billets de places*.

Allumettes chimiques. Exclues des trains de voyageurs, 111.—Ne peuvent être renfermées dans les bagages du voyageur, 209.

Argent. Voir *Tarifs des bagages*.

Arrivée des trains a l'heure réglementaire. Voir *Affichage*, *Responsabilité*, *Retard*.

Arrivée du voyageur a sa destination. Le voyageur est obligé de descendre, 171. — Cas où, par erreur, le voyageur oublie de descendre, 172. — Cas où le voyageur reste intentionnellement dans le wagon, 173. — Cas où le voyageur continue sa route, 174. — A son arrivée à destination, le voyageur doit donner son billet de place, 175.— *Quid*, en cas de perte de son billet de place? 176. — Comment peut-il prouver qu'il en avait un? 176. — Cas où le voyageur n'a ni billet de place ni argent pour payer, 177.

Artifices. Transportables dans les trains de voyageurs moyennant certaines précautions, 112.

Assignation. A qui doit-elle être remise, en cas de réclamation par le voyageur contre la Compagnie pour le transport de sa personne? 194. — 1er *système*. Elle doit être remise au siége social, 195. — 2e *système*. Elle peut l'être au principal établissement, ne fût-il pas le siége social, 196. — 3e *système*. Elle peut l'être aux chefs des gares importantes, 197. — 4e *système*. Elle peut l'être à tous les chefs de gare indistinctement, 198. — Opinion de l'auteur, 199. — *Quid*, au cas où l'action est intentée contre le chef de gare? 200.— *Quid*, lorsque la réclamation s'élève au sujet du transport des bagages? 279.

Assurances contre les accidents : Arrivés aux agents et ouvriers de la Compagnie, 158. — Arrivés aux voyageurs, 155.

Augmentation du prix des places. Voir *Dimanches et fêtes*.

Avaries. La Compagnie est responsable des avaries, 219, 236, 248 à 250. — Modes de constatation des avaries, 251. Voir *Prescription*.

B

Bagages, 203 et suiv. — Définition du mot *bagages*, 207, 208. — La Compagnie peut-elle retenir les bagages du voyageur qui est monté dans une voiture d'une classe autre que celle à laquelle son billet lui donne droit? 178.

Bagages amenés en gare. Voir *Employés de la Compagnie*, *Facteurs des chemins de fer*.

Bagages non enregistrés. Sont conservés dans les voitures par les voyageurs, 240. — Leur trop gros volume, 240. Voir *Commodité des voyageurs, Perte, Responsabilité, Vol.*

Bagages enregistrés. Voir *Avaries, Billets directs de places pour l'étranger, Bulletin de garantie, Caisse d'échantillons, Cartons, Déclaration, Enregistrement, Excédants de bagages, Perte, Preuve, Responsabilité, Tarifs des bagages.*

Bagages laissés en gare (au bureau-consigne), 273. — La Compagnie en est-elle responsable? 274. — Les employés de l'octroi ont-ils le droit d'en forcer les serrures? 275.

Banquette. Voir *Impériale.*

Barrières. Voir *Accidents, Clôture, Gardes-barrières.*

Bestiaux. Voir *Wagons de bestiaux.*

Bijoux. Voir *Responsabilité, Tarif des bagages.*

Billets de places pour 1re, 2e et 3e classes de voitures, 40; — d'aller simple, 32, 33; — d'aller et retour, 32, 34, 34 *bis;* — de trains de plaisir, 32; — de voyages de plaisir, 32; — d'abonnement, 32, 37; — pour les ouvriers, 32, 37; — pour les militaires et les marins, 41; — les dimanches et fêtes, 42. — La Compagnie ne peut pas délivrer de billets d'avance, 26. — Exceptions pour : compartiments complets, trains de plaisir, voyages de plaisir, abonnements, 27. — La Compagnie est obligée de délivrer des billets à tous les voyageurs qui se présentent, 28. — Responsabilité de la Compagnie en cas d'infraction à cette règle, 31. — Exceptions pour les voitures de luxe (coupés, etc.), 29; — en cas d'affluence extraordinaire, 30. — Les billets ordinaires peuvent être vendus par les voyageurs qui les ont payés, 43. —Les billets nominatifs et les cartes d'abonnement ne peuvent pas l'être, 43. — Les billets de places donnent droit aux voyageurs de partir par le train indiqué sur leur billet, 48; — de monter dans les voitures de la classe pour laquelle ils sont délivrés, 49; — d'y rester tout le temps du voyage, 72, 74. — Les billets de places pour les voitures en correspondance avec le chemin de fer donnent droit à des places dans ces voitures, 167. — La délivrance de billets de places directs pour l'étranger engage la responsabilité de la Compagnie jusqu'à l'arrivée du voyageur à destination, 75, 76, 237. — La Compagnie est obligée de laisser au voyageur le temps de faire viser ses passe-ports et visiter ses bagages à la frontière, 76, 238. — Voir *Arrivée du voyageur à destination, Contrôle des billets en route, Escroquerie, Perte, Preuve, Responsabilité.*

Billet périmé. Voir *Escroquerie.*

Blessures involontaires. Voir *Délit.*

Bois. Voir *Pièces longues de bois.*

Bulletin de bagages. Est remis au voyageur après l'enregistrement, 221. — Constitue le titre entre la Compagnie et le voyageur, 223. — Quelle est la valeur des mentions restrictives de la responsabilité de la Compagnie portées sur les bulletins? 223. Voir *Perte.*

Bulletin de garantie. La Compagnie peut-elle se faire délivrer un bul-

letin de garantie déchargeant sa responsabilité relativement aux bagages ? 223 *bis*.

Bureau-consigne. Voir *Bagages* (laissés en gare).

Bureaux de distribution *des billets de places*. Voir *Billets de places*, *Distribution des billets de places*.

C

Caisse d'échantillons. Quelle est l'étendue de la responsabilité de la Compagnie en cas de perte d'une caisse d'échantillons appartenant à un voyageur ? 254 *bis*.

Cantonniers. Leurs fonctions, 98, 123. Voir *Accidents* (ouvriers et agents).

Capsules. Transportables dans les trains de voyageurs moyennant certaines précautions, 112.

Cartes d'abonnement. Voir *Billets de places*, *Perte*.

Carton. Est un emballage suffisant de bagages, 223 *bis*.

Cas fortuit. Voir *Responsabilité*.

Chargement. Voir *Trains de voyageurs*.

Chauffeurs. Leurs fonctions, 114, 116. Voir *Accidents* (ouvriers et agents).

Chefs de gares. Voir *Accidents* (ouvriers et agents), *Assignation*, *Déclaration*, *Gares*.

Chefs de trains. Voir *Conducteurs*.

Chiens. Leur transport, 65.

Circulation des voyageurs sur les chemins de fer, 10.

Classes de voitures. 1re, 2e, 3e classes, 40. Voir *Billets de places*, *Contraventions*, *Entrée dans les voitures*.

Clotures de la voie. Établissement et entretien, 92. — Surveillance, 90. — Clôtures ou barrières pour passages à niveau, 93.

Collodion. Transportable dans les trains de voyageurs moyennant certaines précautions, 112.

Commis-voyageur. Voir *Caisse d'échantillons*.

Commissaires de surveillance. Les ordres de service des voyageurs leur sont soumis, 12. — Ils surveillent l'affichage de ces ordres de service, 14. — Sont avertis des retards dans la marche des trains, 126 ; — des accidents, 133. — Donnent avis des accidents aux préfets, au procureur impérial, à l'ingénieur en chef et à l'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, à l'ingénieur en chef et à l'ingénieur ordinaire des mines, à l'inspecteur principal ou particulier de l'exploitation, au ministre, 137. — Reçoivent les plaintes des voyageurs, 20 et 205. — Les transmettent au ministre, 21.

Commissions d'enquête :

De 1858, pour les accidents, 83, 84. — Statistique du transport des bagages, 206.

De 1863, réformes proposées par elle dans l'organisation des trains directs, 45. — Repousse l'avis d'avoir des voitures des trois classes dans

les trains express, 45. — Propose amélioration dans la construction des voitures, 68.

Commodité des voyageurs. Améliorations à apporter dans la construction des voitures, 86. — Importance de la commodité des voyageurs au point de vue de leur sécurité, 69. — La commodité des voyageurs est souvent compromise par le trop gros volume des bagages non enregistrés, 240. Voir *Éclairage des voitures*.

Communication : entre les agents du train et le mécanicien, 68, 115; — entre les agents du train et les voyageurs, 68.

Compagnies de chemins de fer. Sont des sociétés commerciales, 182. — Conséquences, 201.

Comparaison : entre les chemins de fer et les messageries. Vitesse, 7. — Tarifs, 7. — Accidents, 83. — Entre les chemins de fer français et étrangers, 84.

Compartiment réservé. Les voyageurs peuvent retenir des places d'avance pour un compartiment entier, 27. — Compartiments réservés aux dames voyageant seules, 55; — aux fumeurs, 163.

Compétence *à raison de la matière* (ratione materiæ). En cas de réclamation relative au transport du voyageur : Trois systèmes et opinion de l'auteur, 183 à 187. — En cas de demande en dommages-intérêts pour accident, 157. — En cas de réclamation relative aux bagages, 277.

Compétence *à raison du domicile* (ratione personæ). — En cas de réclamation relative au transport du voyageur : Quatre systèmes et opinion de l'auteur, 188 à 193. — En cas de demande en dommages-intérêts pour accident, 157. — En cas de réclamation relative aux bagages, 278.

Conducteurs et Chefs de trains. Leurs fonctions, 114, 115, 117. — Doivent être mis en communication avec le mécanicien, 115. Voir *Accidents* (ouvriers et agents).

Consigne-bureau. Voir *Bagages* (laissés en gare).

Constatation. Voir *Avaries*.

Contraventions :

De la part de la Compagnie : qui ne délivre pas de billets à tous les voyageurs qui en demandent, 28; — qui n'assure pas au voyageur, pendant toute la route, une place de la classe à laquelle son billet lui donne droit, 72 à 74; — qui excède le nombre de places réglementaire, 52; — qui n'établit pas ou n'entretient pas son matériel roulant suivant les prescriptions réglementaires, 102; — qui commet une infraction aux prescriptions concernant la sécurité et la commodité des voyageurs, 86, 87, 69.

De la part du voyageur qui entre dans les voitures sans billet, 59. — Le voyageur peut-il, dans ce cas, être arrêté préventivement? 60. — De la part du voyageur qui emploie un billet périmé, 61; — qui se place dans les voitures d'une classe supérieure à celle indiquée par son billet, 62. — La Compagnie a-t-elle, dans ce cas, le droit de retenir les bagages du voyageur? 178. — Cas où il n'y a pas contravention, 63.

— De la part du voyageur qui n'a ni billet ni argent pour payer, 177; — qui ne se soumet pas au contrôle en route, 162; — qui enfreint les règlements administratifs, 159; — ceux relatifs à la manière d'entrer dans les voitures, à la défense de passer d'une voiture dans une autre, de se pencher en dehors, de descendre avant que le train ne soit complétement arrêté, 160; — de la part du voyageur qui monte en route dans une voiture d'une classe autre que celle à laquelle son billet lui donne droit, 161; — qui, après avoir pris son billet pour une station voisine, continue son voyage et ne reprend un billet qu'à une station rapprochée de l'arrivée, 161. — Y a-t-il contravention de la part de deux voyageurs qui réunissent leurs bagages pour éviter de payer un excédant? 227.

Contrôle. Voir *Vérification.*

Contrôle en route. Voir *Contraventions* (de la part des voyageurs).

Correspondance. Voir *Billets de places, Trains de voyageurs, Voitures de correspondance.*

Coupé. Voir *Billets de places, Nombre de places.*

Créances. Voir *Responsabilité* (transport des bagages).

Crimes (contre la sécurité des voyageurs), 91.

D

Daguerréotype. Employé en Allemagne pour constater les accidents, 141.

Dames seules. Un compartiment leur est réservé, 55.

Décheance. Voir *Responsabilité* (transport des bagages).

Déclaration : *Des accidents* est faite au commissaire de surveillance, au préfet, à l'ingénieur des ponts-et-chassées, à l'ingénieur des mines, 133, 134, 136. — Doit être faite : par le chef de train, en cas d'accident en route, 135; — par le chef de gare, en cas d'accident en gare, 135. — *Des valeurs, bijoux, finances, objets précieux* contenus dans les bagages du voyageur, 211, 230, 231. — Conséquence de cette déclaration au point de vue de la responsabilité en cas de perte, 261 à 268.

Définition. Voir *Accidents, Bagages, Vitesse.*

Délit. Imprudences amenant des accidents, 144, 147. Voir *Escroquerie, Lieu public, Vol.*

Délivrance. Voir *Remise des bagages à l'arrivée.*

Demande. Voir *Assignation.*

Dentelles. Voir *Tarifs des bagages.*

Détérioration. Voir *Avaries.*

Diffamation. Voir *Lieu public.*

Dimanches et fêtes. Augmentation du prix des places et critique de ce système, 42.

Disques. Voir *Signaux.*

Distribution (*des billets de places*). Réformes à opérer, 9.

Domicile. Voir *Compétence à raison du domicile.*

Dommages-intérêts. Voir *Accidents*, *Avaries*, *Perte*, *Retard*, *Responsabilité*.
Drapeaux. Voir *Signaux à la main*.
Droit d'inscription *des bagages*, 222.

E

Échantillons. Voir *Caisse d'échantillons*.
Éclairage *des voitures*. Prescriptions à cet égard, 70. — Réformes à opérer, 71.
Emballage *des bagages*, 248. C'est à la Compagnie à établir que l'emballage est défectueux, 249. Voir *Carton*.
Employés *de la Compagnie*. Dès que les bagages lui sont confiés, la Compagnie en est responsable, 214 et 215. — Mais il importe peu que l'employé soit ou non préposé aux bagages, 216. — La Compagnie n'est pas responsable si les bagages ont été remis à une personne étrangère à la Compagnie, 217. Voir *Accidents* (ouvriers et agents).
Employés de l'octroi. Ont-ils le droit de forcer les serrures des colis déposés en gare? 275.
Enquête. Voir *Commission d'enquête*.
Enregistrement *des bagages* après pesage et numérotage, 221. Voir *Contraventions* (de la part des voyageurs), *Déclaration*, *Escroquerie*, *Vérification*.
Entrée dans les voitures. Interdite au voyageur qui n'a pas de billet, 59; aux personnes en état d'ivresse ou vêtues de manière à salir les voisins, aux voyageurs porteurs de fusils ou de paquets gênant et incommodant les voisins, 64; — aux voyageurs ne voulant pas se séparer de leurs chiens, 65. Voir *Bagages* (non enregistrés), *Contraventions* (de la part des voyageurs).
Escroquerie. Y a-t-il escroquerie de la part du voyageur qui vend un billet périmé? 43 (note); — de celui qui entre dans les voitures sans billet? 60 (note); — de la part de celui qui, après avoir pris pour une station voisine, continue son voyage et ne reprend un billet qu'à une station rapprochée de l'arrivée? 161; — de la part de celui qui n'a ni billet ni argent, 177; — de la part de deux voyageurs qui réunissent leurs bagages pour éviter de payer le prix de l'excédant? 227.
État. L'État serait responsable des accidents arrivés sur les chemins de fer qu'il exploiterait, 143.
États étrangers. Voir *Accidents* (voyageurs), *Billets de places*, *Responsabilité*.
États hebdomadaires. Des retards dans la marche des trains, 126.
États mensuels. Des accidents, 140.
Étendue de la responsabilité. Voir *Responsabilité*.
Éther. Transportable dans les trains de voyageurs, moyennant certaines précautions, 112.

Excédants de bagages. Tarifs, 228. — Réduction pour les bagages des militaires et marins, 229. Voir *Contraventions* (de la part des voyageurs), *Escroquerie*.

F

Facteurs *des chemins de fer*. Dès que les bagages leur sont remis, la Compagnie en est responsable, 214, 215.
Famille. Une famille peut-elle être obligée de se séparer faute de places dans le même compartiment? 54.
Femmes. Voir *Dames seules*.
Fêtes. Voir *Dimanches et fêtes*.
Filouterie. Voir *Escroquerie*.
Finances. Voir *Déclaration, Tarifs des bagages*.
Force majeure. Dégage la responsabilité de la Compagnie en cas d'accident, 149. — Elle ne résulte pas de l'insuffisance de l'outillage ou des habitudes du service, 149 *bis*. — C'est à la Compagnie à la prouver, 150. — Dégage la responsabilité de la Compagnie en cas d'avaries ou de perte des bagages, 212, 250. — Est-ce à la Compagnie à la prouver? 213, 250. — Dégage la responsabilité de la Compagnie en cas de retard dans la remise des bagages à destination, 257. — C'est à la Compagnie à la prouver, 257. Voir *Preuve*, *Responsabilité*.
Fosses (à piquer le feu des locomotives). Voir *Gares*.
Franchise. Transport des bagages en franchise, 224. — Critique de ce système, 225.
Freins. Voir *Voitures à freins*.
Frontière. Voir *Billets de places*.
Fumeurs. Des compartiments leur sont réservés, 163.

G

Garantie. Voir *Bulletin de garantie*.
Gardes-barrières. Leurs fonctions, 98, 123. Voir *Accidents* (ouvriers et agents).
Gardes-freins. Leurs fonctions, 114. — Leur nombre dans chaque train, 114. — Doivent être mis en communication avec le mécanicien, 115, 117. Voir *Accidents* (ouvriers et agents).
Gares. Leur police appartient aux préfets, 25, 180. — Les ordres du service des voyageurs doivent y être affichés, 14. — Il doit exister dans chacune d'elles un registre des réclamations des voyageurs, 19. — Quais d'embarquement et de débarquement, 96. — Fosses à piquer le feu des locomotives et leur éclairage, 97. Voir *Affichage*, *Agents des gares*, *Assignation*, *Compétence à raison du domicile*, *Préfets*, *Registres*.

H

Homicide par imprudence. Voir *Délit*.

I

Impériale. Un voyageur peut-il être forcé de monter sur l'impériale en l'absence de place dans l'intérieur ? 53.
Imprudence. Voir *Délit*, *Responsabilité*.
Indemnité. Voir *Accidents*, *Avaries*, *Perte*, *Responsabilité*.
Indicateurs. Publient les ordres de service des voyageurs, 16. — Réformes à opérer, 17. — Les Compagnies sont-elles responsables des inexactitudes commises par les indicateurs ? 18.
Influence des chemins de fer : sur les rapports des peuples entre eux, 1 ; — sur les mœurs de chaque peuple, 2 ; — sur l'intelligence humaine, 3 ; — sur les sciences, les arts et les travaux manuels, 4 ; — sur la durée de la vie humaine, 5, 6.
Ingénieurs des mines. Sont avertis des accidents, 133, 134, 137. — Tiennent le registre des accidents, 139.
Ingénieurs des ponts et chaussées. Sont avertis des accidents, 133, 134, 137. — Tiennent le registre des accidents, 139.
Injures. Voir *Lieu public*.
Inscription des bagages. Voir *Droit d'inscription*.
Inspecteurs de l'exploitation. Sont avertis des accidents, 137.

J

Juges de paix. Voir *Compétence à raison de la matière*.

L

Lanternes. Voir *Signaux à la main*.
Lieu public. Un wagon est-il un lieu public ? 164. — Conséquences au point de vue de l'injure, de la diffamation et de l'outrage à la pudeur, 164.
Livraison des bagages. Voir *Remise des bagages*.
Location (de compartiments). Voir *Compartiment réservé*.
Locomotives. Sont reçues par l'administration, 99. — Doivent être munies d'appareils fumivores, 101. — États de service des locomotives, 104, 105.

M

Machines (de secours). Doivent se trouver aux lieux fixés par le ministre, 125. Voir *Locomotives*.
Marchandises. Voir *Bagages* (définition).
Marchandises prohibées. Voir *Responsabilité*.
Marche des trains. Voir *Retard*.
Marins. Voir *Billets de places*, *Excédants de bagages*.
Matériel roulant. Son entretien, 103. — Surveillance de cet entretien par l'Administration, 105. Voir *Commodité des voyageurs*, *Contraventions* (de la part de la Compagnie), *Locomotives*, *Réformes à opérer*, *Sécurité des voyageurs*.
Matières inflammables. Exclues des trains de voyageurs, 111. — Ne doivent pas se trouver dans les bagages du voyageur, 209. — La Compagnie a-t-elle le droit de faire ouvrir les bagages du voyageur pour s'assurer qu'il ne s'y trouve pas de matières inflammables ? 233.
Mécanicien. Ses fonctions, 114, 116. Voir *Accidents* (ouvriers et agents).
Médicaments. En cas d'accidents, 132.
Mentions (des bulletins de bagages). Portent restrictions de la responsabilité de la Compagnie, 223. — Leur effet, 223.
Mercure. Voir *Tarifs des bagages*.
Messageries. Comparaison avec les chemins de fer pour la vitesse, 7 ; — pour les prix de transport, 7 ; — pour les accidents, 83.
Militaires. Voir *Billets de places*, *Excédants de bagages*.
Ministre (de l'agriculture, du commerce et des travaux publics). Ses droits relativement aux ordres de service, 12, 13. — Reçoit les plaintes des voyageurs au sujet du transport de leurs personnes et de leurs bagages, 21, 205. — Statue sur ces plaintes, 22, 205. — Reçoit des commissaires de surveillance avis des accidents, 137. — Reçoit des ingénieurs des ponts et chaussées et des ingénieurs des mines les états mensuels des accidents, 140.
Modes de preuves. Voir *Preuve*.
Moyens de secours. En cas d'accidents, 132.

N

Nombre de places (dans les voitures). Coupé, 1re, 2me, 3me classes, 52. — Obligation pour les Compagnies de ne pas excéder ce nombre, 52.

O

Objets d'art. Voir *Tarifs* des bagages.
Objets précieux. *Bijoux*, *Déclaration*, *Tarifs* des bagages, *Valeurs*, *Vérification*.

Omnibus spéciaux. Transport des voyageurs à la gare, 23. — Des voyageurs à domicile, 179. — Responsabilité de la Compagnie : en cas de retard dans l'arrivée des voyageurs à la gare, 24 ; — en cas d'accident dans ce transport, 24 ; — en cas de retard excessif dans l'arrivée des voyageurs à domicile, 180 ; — en cas d'accident dans ce transport, 180; en cas de perte des bagages, 210, 272. — Tout privilége est interdit pour le transport des voyageurs à la gare et à domicile, 25, 180. Voir *Préfets.*

Or. Voir *Tarifs* des bagages.

Ordres de service (pour les voyageurs). Soumis aux commissaires de surveillance, aux préfets et au Ministre, 12, 13. — Affichés, 14. — Publiés par les *Indicateurs*, 16, 17.

Organisation (du service des voyageurs), 11 et suiv.

Outrage a la pudeur. Voir *Lieu public.*

Ouvriers. Trains spéciaux leur sont affectés, 37.

Ouvriers des chemins de fer. Voir *Accidents* (ouvriers et agents).

P

Passages a niveau. Voir *Clôture.*

Passe-ports. Voir *Billets de places* (directs pour l'étranger).

Perte. Du billet de place, 57, 176; — de la carte d'abonnement, 58 ; — du bulletin de bagages. Quelle preuve doit faire le voyageur dans ce cas? 244, 245, 246 ; — des bagages transportés par omnibus spéciaux à la gare de départ, 210. — Cas où il n'y a pas déclaration des valeurs, bijoux ou objets précieux, 211. — La Compagnie n'est pas responsable en cas de force majeure, 212, 219. — Est-ce à la Compagnie à prouver la force majeure? 213, 220. — Perte des bagages enregistrés. La Compagnie est responsable, 258 et suiv. — *Quid*, pour les valeurs, bijoux et objets précieux en cas de déclaration par le voyageur, 261 ; — en cas de non-déclaration, 262 à 266; — en cas de vol par les employés de la Compagnie, 267, 268 ; — en cas de force majeure, 269. — Perte des bagages non enregistrés ; la Compagnie en est elle responsable? 270. — *Quid*, en cas de vol par les employés de la Compagnie? 271. Voir *Preuve, Responsabilité.*

Phosphore. Exclu des trains de voyageurs, 111. — Ne peut être renfermé dans les bagages du voyageur, 209.

Photographie. Voir *Daguerréotype.*

Pièces longues de bois. Transportables dans les trains de voyageurs moyennant certaines précautions, 112.

Pierres précieuses. Voir *Tarifs* des bagages.

Places. Voir *Billets de places.*

Places de luxe. La Compagnie n'est pas obligée d'en fournir à tous ceux qui en demandent, 29. — Nombre des places dans les voitures, 52.

Plaqué d'or ou d'argent. Voir *Tarifs* des bagages.

Platine. Voir *Tarifs* des bagages.
Police des gares. Voir *Préfets.*
Poudres. Exclues des trains de voyageurs, 111. — Ne peuvent être renfermées dans les bagages du voyageur, 209.
Préfets. Les ordres de service leur sont soumis, 12. — Ils sont avertis des accidents, 133, 134, 137. — Sont chargés de la police des gares, 25, 180. — Ne peuvent accorder de privilége à une entreprise d'omnibus pour le transport des voyageurs à la gare ou à domicile, 25, 180.
Prescription. L'action en responsabilité relative aux bagages est-elle prescrite par la réception des objets transportés et le paiement du prix de transport? (C. de Com., art. 105), 281. — Est-elle prescrite par six mois écoulés sans poursuites? (C. de Com., art 108), 282. — Cette dernière prescription peut-elle exister en cas de vol des bagages par les employés de la Compagnie? 283.
Preuve. Comment le voyageur peut-il prouver qu'il avait un billet de place et un bulletin de bagage? 176, 202. — En cas d'accident, est-ce au voyageur à prouver l'imprudence du voyageur, ou est-ce à la Compagnie à prouver soit la force majeure, soit l'imprudence de la victime? 150. — Le préjudice résultant des accidents peut être établi par tous les modes de preuves, 156. — Différents modes de preuves pouvant être invoqués en cas de réclamations au sujet des bagages, 280. — C'est à la Compagnie à prouver le vice propre des bagages avariés ou la force majeure en cas de retard, perte ou avaries, 249, 250. — Comment le voyageur peut-il établir la valeur des bagages? 260.
Principal établissement. Voir *Compétence à raison du domicile.*
Privilége. La Compagnie a-t-elle un privilége sur les bagages du voyageur qui est monté dans une voiture d'une classe autre que celle à laquelle son billet lui donnait droit? 178. Voir *Préfets.*
Procureur impérial. Est averti des accidents, 137.

Q

Quais d'embarquement et de débarquement. Voir *Gares.*

R

Rails. Exclus des trains de voyageurs, 112.
Réception des bagages. Voir *Prescription*, *Remise des bagages.*
Réclamations des voyageurs. Consignées sur registre spécial, 19, 204. — Reçues par les commissaires de surveillance, 20, 205. — Transmises au Ministre et jugées par lui, 21, 22, 205.
Réduction (sur le prix ordinaire du transport des voyageurs). Billets d'aller et retour, 34, 34 *bis.* — Billets pour trains de plaisir, 35; —

pour voyages de plaisir, 36; — pour trains spéciaux des ouvriers, 37. — Cartes d'abonnement, 38. — Militaires ou marins, 41.

Réformes a opérer. Dans la distribution des billets, 9, 39. — Dans la construction des voitures de voyageurs, 9, 68. — Dans l'indication des numéros de la voiture et du compartiment, 78. — Dans l'affichage des ordres de service, 15. — Dans la publication des *Indicateurs*, 17. — Dans l'organisation des trains express et directs, 45. — Dans l'indication de la marche des trains, 80. — Dans les règlements administratifs ayant pour but la sécurité des voyageurs, 127. — Trop grande puissance des Compagnies vis-à-vis du pouvoir, 128. — Trop petit nombre de voies; dangers des rencontres entre deux trains, 129. — Trop grande économie dans les détails du service, 130. — Emploi plus fréquent à faire du télégraphe électrique, 131. — Emploi à faire du daguerréotype pour constater les accidents, 141. — Réformes à opérer dans la publicité à donner à la statistique des accidents, 85; — pour faciliter la preuve en cas de perte du bulletin de bagages, 247.

Registres. Des réclamations des voyageurs, 19, 204. — Des retards dans la marche des trains, 126. — Des accidents, tenus par les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des mines, 139.

Régularité (*dans la marche des trains*). Voir *Retard*.

Remise des bagages. A l'arrivée en gare, aux employés de la Compagnie, 214. — Entraîne la responsabilité de la Compagnie, 215. — Au voyageur à son arrivée à destination, 243. — Cas où le voyageur a perdu son billet de bagages, 244 à 246. — Remise du bagage à un autre voyageur; responsabilité de la Compagnie, 253.

Responsabilité des Compagnies (*Transport des voyageurs*) : En cas de retard dans l'arrivée à la gare des omnibus spéciaux affectés au transport des voyageurs à la gare, 24. — En cas d'accidents survenus pendant ce transport, 24. — De la part de la Compagnie qui ne délivre pas de billets à tous ceux qui en demandent, 31. — De la part de la Compagnie qui ne fait pas partir le voyageur par le train indiqué sur son billet, 48. — Qui ne délivre pas de places de la classe indiquée sur le billet, 49. — Étendue de cette responsabilité dans ces deux cas, 50, 51. — Cas où les voyageurs sont oubliés dans la salle d'attente, 56. — En cas de retard survenu dans la marche des trains et empêchant le voyageur de prendre un train de correspondance, 74. — En cas de billets directs pour l'étranger; responsabilité de la Compagnie jusqu'à l'arrivée du voyageur à destination, 75. — La Compagnie est-elle responsable lorsque le voyageur descend momentanément à une station et n'a pas le temps de remonter dans le train? 77. — Si un chef de train fait à tort descendre un voyageur à une station et l'abandonne sur la voie? 79. — Si, à une station, un voyageur momentanément descendu monte par erreur dans un autre train que le sien? 80. — Responsabilité en cas de retard dans l'arrivée des trains, 168. — Dans l'arrivée des voitures de correspondance, 167. — Étendue de cette responsabilité, 170. — Exception au principe de la

responsabilité, 168. — Est-ce à la Compagnie à prouver la force majeure? 169. — Principe de la responsabilité de la Compagnie en cas d'accident, 142. — Même en cas d'exploitation par l'État, 143. — En cas d'infraction à la loi de 1845 ou à l'ordonnance de 1846, 144. — Aux règlements ministériels, 145, 146. — *Quid*, s'il n'y a pas infraction à des dispositions réglementaires, mais imprudence grave? 147. — *Quid*, s'il n'y a pas délit? 148. — Exception au principe de responsabilité, en cas de force majeure, 149 *bis*. — Fixation des dommages-intérêts en cas d'accident, 151 à 155. — Modes de preuves, 156. — Responsabilité en cas de retard considérable de l'arrivée de l'omnibus spécial au domicile du voyageur, 180. — En cas d'accident pendant ce trajet, 180.

Responsabilité des compagnies (*Transport des bagages*). Responsabilité de la Compagnie en cas de perte des bagages transportés à la gare par omnibus spéciaux, 210. — *Quid*, en l'absence de toute déclaration des valeurs, bijoux ou objets précieux? 211. — Exception au principe de la responsabilité de la Compagnie en cas de force majeure, 212. — Est-ce à la Compagnie à prouver la force majeure? 213. — Responsabilité de la Compagnie pour les bagages dès qu'ils sont confiés aux employés de la Compagnie, avant même qu'ils soient enregistrés, 214, 215. — En cas d'avaries des bagages au départ, 219. — Le vice propre de la chose dégage la responsabilité de la Compagnie, 219. — C'est à la Compagnie à le prouver, 220. — Responsabilité de la Compagnie en cas de vol des bagages au départ, 218. — En cas d'avaries pendant la route, 236. — Pour les bagages pendant toute la route, même en cas de billets directs pour l'étranger, 237. — En cas d'entrée en fraude par le voyageur de marchandises prohibées et recours de la Compagnie contre le voyageur, 239. — Exception à ces règles, 239. — Responsabilité au cas où les bagages sont trouvés avariés à l'arrivée, 248. — Exception en cas de vice propre de la chose ou de force majeure, 249, 250. — C'est à la Compagnie à les prouver, 249, 250. — Responsabilité de la Compagnie en cas de perte des bagages, 258. — La Compagnie doit le montant des valeurs et finances déclarées, 261. — Doit-elle le montant des finances et des valeurs non déclarées? Trois systèmes : responsabilité, non-responsabilité, responsabilité pour ce qui constitue la bourse de voyage? 262 à 265. — Opinion de l'auteur, 266. — La Compagnie est responsable de la totalité s'il y a vol par les employés, 267. — Quelle est, dans ce cas, l'étendue de la responsabilité au sujet des titres de créances? 268. — Exception au principe de la responsabilité en cas de force majeure, 269. — C'est à la Compagnie à la prouver, 269.— Principe de la responsabilité en cas de bagages égarés, 252. — Cas où le bagage est remis à un autre voyageur, 253. — La Compagnie doit-elle une indemnité en cas de simple retard, sans préjudice établi? 254. — Étendue de la responsabilité de la Compagnie, 254 *bis*. — Cas où le bagage perdu est une caisse d'échantillons appartenant à un commis-

voyageur, 254 *bis.* — Cas où il contient des valeurs commerciales pour lesquelles il y a déchéance, 255. — Le voyageur qui a reçu le paiement de ses bagages peut-il être forcé de les reprendre et de rembourser la somme touchée, si les bagages viennent à être retrouvés? 256. — Exception au principe de la responsabilité en cas de force majeure, 257. — C'est à la Compagnie à la prouver, 257. — La Compagnie est-elle responsable des bagages non enregistrés? 270. — Des bagages laissés en gare? 274. — La responsabilité de la Compagnie peut-elle être détruite ou restreinte par les mentions portées sur les bulletins? 223, 259; — par les bulletins de garantie que se ferait délivrer la Compagnie? 223 *bis.* — Responsabilité, de la part de la Compagnie, pour les bagages du voyageur transportés par les omnibus spéciaux de la gare à domicile, 272. Voir *Vol.*

Retard. Dans l'arrivée des omnibus spéciaux affectés au transport des voyageurs à la gare ou à domicile, 24, 180. — Dans l'arrivée des trains aux stations aux heures indiquées par les ordres de service, 166. — Dans la marche des trains empêchant le voyageur de prendre un train ou une voiture de correspondance, 74, 167. — Sont inscrits sur un registre spécial, 126. — Signalés aux commissaires de surveillance, aux ingénieurs du contrôle et au Ministre, 126. — États hebdomadaires des retards, 126. — En cas de retard de plus d'une heure, affichage en gare des causes du retard, 126. — Le simple retard sans préjudice établi peut-il donner lieu à une indemnité? 254. — Retard dans la remise des bagages au voyageur, parce que les bagages ont été momentanément égarés, 252; — parce qu'ils ont été remis par erreur à un autre voyageur, 253. Voir *Prescription, Responsabilité.*

Réunion des bagages de plusieurs voyageurs. Voir *Contraventions* (de la part du voyageur), *Escroquerie.*

S

Salles d'attente. Voyageurs oubliés dans ces salles, 56.

Sécurité des voyageurs. Améliorations à apporter à la construction des voitures, 68. — Importance de la commodité des voyageurs, au point de vue de leur sécurité, 69. — Voir *Accidents, Agents des gares, Aiguilleurs, Allumettes chimiques, Artifices, Cantonniers, Capsules, Clôture, Collodion, Commissaires de surveillance, Conducteurs, Crimes, Éclairage des voitures, Éther, Gardes-barrières, Gardes-freins, Ingénieurs des mines, Ingénieurs des ponts et chaussées, Inspecteurs de l'exploitation, Locomotives, Machines de secours, Matériel roulant, Matières inflammables, Mécanicien, Moyens de secours, Phosphore, Pièces longues de bois, Poudres, Procureur impérial, Rails, Réformes à opérer, Responsabilité, Signaux, Trains de voyageurs, Voie, Voitures, Wagons de bestiaux.*

Siége social. Voir *Compétence à raison de domicile.*

Signaux. Fixes ou disques, 98, 118, 119. — A la main (drapeaux et lanternes), 118, 120. — Détonnants, 118, 121.
Sociétés commerciales. Voir *Compagnies de chemins de fer.*
Stations. Voir *Gares.*
Statistique. De la circulation des voyageurs, 10. — Du transport des bagages, 206. — Voir *Accidents, Réformes à opérer.*
Substances. Voir *Matières inflammables.*
Surveillance. Du service des voyageurs, 11 et suiv. — Du transport des bagages, 203. Voir *Commissaires de surveillance, Ingénieurs des mines, Ingénieurs des ponts et chaussées, Inspecteurs de l'exploitation, Ministre, Préfets, Voie.*

T

Tarifs. Les tarifs des chemins de fer sont trop élevés, 8. — *Tarifs du prix des places* de 1re, 2me et 3me classes de voitures, 40. — *Tarifs des bagages,* excédants, 228. — Des bagages des militaires et marins, 229. — De l'or, de l'argent, du plaqué d'or ou d'argent, du mercure, du platine, des bijoux, des dentelles, des pierres précieuses, des objets d'art et des autres valeurs, 230. Voir *Déclaration.*
Télégraphie électrique. Voir *Réformes à opérer.*
Titres de créances. Voir *Responsabilité* (Transport des bagages).
Trains de voyageurs. Trains poste, 44. — Trains express, 44. — Réformes à opérer dans l'organisation de ces trains, 45. — Trains directs, 44. — Réformes à opérer dans l'organisation de ces trains, 45. — Trains omnibus, 44. — Trains mixtes (de voyageurs et de marchandises), 44. Trains de plaisir, 27, 32, 35, 46. — Trains spéciaux pour les ouvriers, 37. — Trains de correspondance, 74. — Nombre de voitures composant un train, 106. — Nombre de locomotives attelées à un train, 107. — Leur position dans la composition du train, 107, 108. — Maximum de chargement, 110. — Objets non transportables par les trains de voyageurs, 111. — Objets transportables dans les trains de voyageurs, moyennant certaines précautions, 112. — Outils nécessaires pour réparations à faire en route, 113. — Agents du train, 114 et suiv. Voir *Responsabilité, Retard.*
Transport des voyageurs. A la gare, 23 à 25. — A domicile, 79, 180. —
Transport des bagages : en franchise, 224. — Le transport des bagages se fait par le train qui emmène le voyageur, 235.
Tribunal civil. Voir *Compétence à raison de la matière.*
Tribunal correctionnel. Voir *Compétence à raison de la matière.*
Tribunal de commerce. Voir *Compétence à raison de la matière.*

V

Vagons. Voir *Wagons.*
Valeurs. Voir *Responsabilité* (Transport des bagages), *Tarifs.*

Vente des billets de places par les personnes auxquelles ils ont été délivrés, 43.

Vérification. La Compagnie a le droit de faire la vérification des bagages pour reconnaître s'ils ne renferment pas des matières inflammables ou des valeurs, 209, 233. Voir *Employés de l'octroi.*

Vice propre de la chose. Voir *Responsabilité* (Transport des bagages).

Villes frontières. Voir *Billets de places* (directs pour l'étranger).

Vitesse. Comparaison entre les chemins de fer et les messageries, 7. — Définition de la vitesse effective, 45.

Voie. Entretien et surveillance, 89, 90.

Voitures. Réformes à opérer dans leur construction, 9, 68, 78, 102. — Trois classes de voitures de voyageurs, 40. — Les voitures à frein entrent dans la composition des trains de voyageurs, 109. — Voitures de correspondance, 167. Voir *Affichage, Classes de voitures, Compartiment réservé, Matériel roulant, Nombre de places.*

Vol. La Compagnie est responsable des objets non enregistrés, lorsqu'il y a eu vol de la part d'un employé de la Compagnie, 218, 271 ; — des objets précieux, valeurs, etc., non déclarés, en cas de vol, 267. Voir *Prescription, Responsabilité* (Transport des bagages).

Voyages de plaisir. Voir *Billets de places. Vente.*

W

Wagons. Les wagons de bestiaux peuvent-ils entrer dans la composition des trains de voyageurs? 106. Voir *Lieu public, Matériel roulant, Voitures.*

FIN DE LA TABLE ALPHABÉTIQUE.

CORBEIL. — TYP. ET STÉR. DE CRÉTÉ.

— Juin 1861 —

Ce catalogue annule tous les précédents.

BIBLIOTHÈQUE

DES

PROFESSIONS INDUSTRIELLES ET AGRICOLES

PUBLIÉE PAR

EUGÈNE LACROIX, ÉDITEUR

Sous la direction de MM. les Rédacteurs des ANNALES DU GÉNIE CIVIL

AVEC LA COLLABORATION

D'INGÉNIEURS ET DE PRATICIENS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

COLLECTION

DE

GUIDES PRATIQUES

A L'USAGE

des Chefs d'usines, des Contre-Maîtres,
des Ouvriers, des Agriculteurs,
des Écoles industrielles,

MIS POUR QUELQUES-UNS A LA PORTÉE DES GENS DU MONDE

Depuis bientôt dix années que nous publions des ouvrages de sciences appliquées à l'industrie et à l'agriculture, nous avions par le fait créé cette bibliothèque par l'ensemble de nos publications. Mais ce

que nous voulons, ce à quoi nous voudrions arriver, c'est offrir sous un format commode, à un prix modéré, quoique en donnant tous nos soins à l'impression: papier, gravure, typographie, etc.; offrir, disons-nous, des ouvrages accessibles à toutes les intelligences et surtout à toutes les bourses. Nous donnons ici le plan adopté pour notre publication, le titre des ouvrages publiés, le titre de ceux qui sont sous presse, et enfin ceux en préparation ou en projet qui paraîtront successivement.

Pour tous les Guides publiés ou qui sont sous presse, nous nous sommes assuré de la collaboration des auteurs qui, à titre de savants ou de praticiens, ont une réputation justifiée; ils ont voulu nous aider à fonder cette bibliothèque, qui viendra combler une lacune dans les publications françaises, et ils ont agi de telle façon que nous puissions mettre chaque traité au meilleur marché possible.

Ce que nous devrons dire au public qui naturellement doit être l'acquéreur de nos livres: l'ingénieur, l'industriel, l'ouvrier mécanicien, l'artisan de tous les métiers, l'instituteur, l'agriculteur, l'homme du monde (pour certains traités), c'est qu'un traité spécial est d'autant meilleur marché que le nombre des acquéreurs en est plus grand. Un ouvrage qui ne peut être imprimé qu'à petit nombre, parce que l'on ne prévoit aussi qu'un petit nombre d'acheteurs, devient forcément très-cher; les premiers frais, c'est-à-dire la gravure des bois et des planches, la composition typographique du texte, et enfin le travail de l'auteur, étant les mêmes pour un exemplaire que pour 1,000, 2,000, 5,000, 10,000.

Dans l'espoir que nous trouverons beaucoup d'adhérents, nous commençons cette série de traités, et nous la continuerons si le succès nous indique qu'en l'entreprenant nous avons fait une œuvre utile.

Les volumes sont ou seront publiés dans le format grand in-18 jésus ; ils seront accompagnés de figures dans le texte ou de planches gravées sur acier.

Le prix variera, d'après l'importance de l'ouvrage, depuis **1** fr. jusqu'à **5** fr., chiffre qui ne sera que très-rarement dépassé.

Cette Bibliothèque est composée momentanément de **Neuf Séries**, qui se subdivisent comme suit :

Série	**A.**	— Sciences exactes.....	9 vol.
»	**B.**	— Sciences d'observation.....	18 »
»	**C.**	— Constructions civiles.....	27 »
»	**D.**	— Mines et Métallurgie.....	16 »
»	**E.**	— Machines motrices.....	7 »
»	**F.**	— Professions militaires et maritimes.....	10 »
»	**G.**	— Professions industrielles.....	59 »
»	**H.**	— Agriculture, Jardinage, etc....	51 »
»	**I.**	— Economie domestique, Comptabilité, Législation, Mélanges..	18 »

MODE DE SOUSCRIPTION.

Toutes les personnes qui désirent se procurer un ou plusieurs des ouvrages publiés sont priées de nous le faire savoir par la désignation du numéro de la série, et de nous en envoyer le montant par une valeur à vue sur Paris, ou un mandat sur la poste. Elles recevront en échange et *franco*, pour la France et l'Algérie, l'objet de leur demande par le retour du courrier.

Nous prions également les personnes qui pourraient s'intéresser à cette publication de nous désigner les ouvrages qu'elles désireraient acquérir parmi ceux qui ne sont pas encore imprimés ; ce sera pour nous une indication précieuse pour l'ordre de publication à donner à ces différents volumes.

Nous ne recevons que les demandes ou communications qui nous parviennent par lettres affranchies.

L'Éditeur,
EUGÈNE LACROIX.

M. E. Lacroix a toujours, outre les livres de son fonds, un assortiment aussi complet que possible de toutes les publications qui intéressent MM. les Ingénieurs et Architectes, MM. les Chefs d'usines industrielles et d'exploitations agricoles, MM. les Élèves des Écoles polytechnique et professionnelles.

Il envoie son Catalogue complet contre la réception de 1 franc en timbres-poste.

Il expédie, soit en France, soit à l'étranger, toutes les demandes accompagnées d'un mandat sur la poste ou d'un effet à vue sur Paris.

Il imprime, soit pour son compte, soit pour le compte des auteurs, et il reçoit en dépôt tous les ouvrages de sa spécialité (science, industrie, architecture, beaux-arts, agriculture, etc.).

Il publie tous les trois mois la Bibliographie de tous les ouvrages de sciences industrielles et d'agriculture imprimés pendant le trimestre écoulé, en France et en Belgique. Prix du numéro : 25 c.

Eugène LACROIX, Éditeur

15, QUAI MALAQUAIS, A PARIS.

BIBLIOTHÈQUE

DES

PROFESSIONS INDUSTRIELLES ET AGRICOLES

PUBLIÉE

Sous la direction de MM. les Rédacteurs du GÉNIE CIVIL

CATALOGUE

DES OUVRAGES PUBLIÉS OU SOUS PRESSE

POUR PARAITRE TRÈS-PROCHAINEMENT

SÉRIE A.

SCIENCES EXACTES.

N° 7. Guide de **Perspective pratique**, comprenant la perspective linéaire et aérienne, et les notions du dessin linéaire, à l'usage des ouvriers, par M. YSABEAU. 1 vol., 164 pages et 11 planches in-4°. 3 fr.

N° 8. Guide de la connaissance et de la pratique des **Logarithmes**, petites tables donnant avec une exactitude suffisante les résultats des opérations de la vie pratique avec de nombreux exemples, par A. VINOT, professeur de mathématiques. (*Sous presse.*)

N° 9. Guide pratique pour l'emploi de la **Règle à calcul**, par le même auteur. (*Sous presse.*)

SÉRIE B.

SCIENCES D'OBSERVATION.

N° 4. Guide pratique de **Télégraphie électrique**, ou *Vade-mecum* pratique à l'usage des employés des lignes télégraphiques, suivi du programme des connaissances exigées pour être admis au surnumérariat dans l'administration des lignes télégraphiques, par M. B. Miége, directeur de station de lignes télégraphiques. XI-148 pages, avec figures dans le texte. 2 fr.

N° 7. Guide pratique de **Chimie élémentaire.** Ouvrage mis à la portée des gens du monde, des lycées et des institutions, contenant les principes de cette science et leur application aux arts et aux questions usuelles de la vie ; suivi d'une série de problèmes avec leurs solutions, de la synonymie chimique et d'un vocabulaire de chimie, de la description des appareils et de la nomenclature des réactifs nécessaires, etc., par M. J. Garnier jeune, professeur à l'Ecole de commerce et d'industrie de Paris et à l'Ecole vétérinaire d'Alfort. 1 vol., 304 pages, avec 3 planches comprenant 85 figures. 2 fr.

N° 9. Guide pratique d'**Analyse qualitative**, instruction élémentaire et pratique à l'usage des laboratoires de chimie, par M. le docteur H. Will, professeur agrégé de l'université de Giessen ; traduit de l'allemand par M. le docteur G.-W. Bichon, traducteur des lettres de M. Justus Liebig sur la chimie, et auteur de plusieurs travaux sur cette science. 1 vol., 248 pages. 1 fr. 50

N° 18. Guide pratique pour reconnaître et pour déterminer le titre véritable et la valeur commerciale des **Potasses**, des **Soudes**, des **Cendres**, des **Acides** et des **Manganèses**, avec neuf tables de déterminations, par le docteur Frésénius et le docteur H. Will, assistants préparateurs au laboratoire de chimie de Giessen ; traduit de l'allemand par le docteur W. Bichon. 1 vol. 2 fr.

SÉRIE C.

ART DE L'INGÉNIEUR, PONTS & CHAUSSÉES.

CONSTRUCTIONS CIVILES, ETC.

N° 1. Guide pratique du **Géomètre arpenteur**, comprenant l'arpentage, le nivellement, la levée des plans, le partage des propriétés agricoles ; suivi de l'exposition du *système métrique*, avec son application à la mesure des surfaces et des corps, par M. P.-G. Guy, ancien élève de l'École polytechnique, officier d'artillerie. 2e édition, revue, corrigée et augmentée. 1 vol., 576 pages, 5 planches, 231 figures. 3 fr. 50

N° 10. Guide pratique du **Constructeur. — Maçonnerie**, par A. Demanet, lieutenant-colonel honoraire du génie, membre de l'Académie royale de Belgique, etc. 1 vol. de 252 pages avec tableau et 1 atlas in-18 de 20 planches doubles, gravées sur acier, par Chaumont. 5 fr.

N° 11. **Charpenterie**, par le même. (*Sous presse.*)

N° 26. Guide pratique du **Constructeur.** Dictionnaire des mots techniques employés dans la construction, à l'usage des architectes, propriétaires, entrepreneurs de maçonnerie, charpente, serrurerie, couverture, etc. ; renfermant les termes d'architecture civile et hydraulique, l'analyse des lois de voirie, des bâtiments et de desséchement, par M. L.-T. Pernot, officier de la Légion d'honneur, architecte-vérificateur des travaux publics. 3e édition. 1 vol., 370 pages. 5 fr.

N° 27. Guide pratique, ou **Notions générales sur les Chemins de fer**, statistique, histoire, exploitation, accidents, organisation des compagnies, administration, tarifs, service médical, institutions de prévoyance, construction de la voie, voitures, machines fixes, locomotives, nouveaux systèmes ;

suivi des Biographies de Cugnot, Seguin et George Stephenson, d'un Mémoire sur les avantages respectifs des différentes voies de communication, d'un Mémoire sur les chemins de fer considérés comme moyens de défense d'un pays, et d'une bibliographie raisonnée, par M. Auguste PERDONNET, ancien élève de l'Ecole polytechnique, ancien ingénieur en chef de plusieurs chemins de fer, directeur de l'Ecole centrale des arts et manufactures, président honoraire de la Société des ingénieurs civils, président de l'Association polytechnique, etc. 1 vol., 452 pages, avec de nombreuses figures dans le texte. 5 fr.

SÉRIE D.

MINES ET MÉTALLURGIE.

N° 3. Guide pratique de **Métallurgie**, ou Exposition détaillée des divers procédés employés pour obtenir les *métaux utiles*, précédé de l'essai et de la préparation des minerais, par MM. D... et L... 1 vol., 347 pages et 8 planches. 2 fr.

N° 4. Guide pratique de la **Métallurgie du fer**, son histoire, ses propriétés et ses différents procédés de fabrication, par M. William FAIRBAIRN, membre de la Société royale de Londres, traduit de l'anglais par M. Gustave MAURICE, ingénieur civil des mines, secrétaire de la rédaction du Bulletin de la Société d'encouragement. 1 vol. avec de nombreuses figures. (*Sous presse.*)

N° 5. Guide pratique de l'**Emploi de l'acier**, ses propriétés, par J.-B.-J. DESSOYE, ancien manufacturier, avec une introduction et des notes par Ed. GRATEAU, ingénieur civil des mines. 1 vol. de 303 pages. 3 fr.

N° 11. Guide pratique de la **recherche**, de l'**extraction** et de la **fabrication** de l'**Aluminium** et des **Métaux alcalins**. Recherches techniques sur leurs propriétés, leurs procédés d'extraction et leurs

usages, par MM. Charles et Alexandre Tissier, chimistes-manufacturiers, directeurs de l'usine d'Amfreville-la-Mivoie (près de Rouen). 1 vol., 215 pages, 1 planche et figures. 3 fr.

N° 14. Guide pratique, ou l'Art du **Maître de forges.** Traité théorique et pratique de l'exploitation du fer et de ses applications aux différents agents de la mécanique et des arts, par M. Pelouze. 2 vol., ensemble 806 pages, et atlas de 10 planches. 5 fr.

N° 15. Guide pratique de **Minéralogie usuelle.** Exposition succincte et méthodique des minéraux, de leurs caractères, de leur composition chimique, de leurs gisements, de leurs applications aux arts et à l'économie, par M. Drapiez. 1 vol., 504 pages. 2 fr.

SÉRIE F.

PROFESSIONS MILITAIRES ET MARITIMES.

N° 6. Guide pratique du **Commandant de navire à vapeur,** ou Résumé des principales connaissances théoriques et pratiques nécessaires pour bien diriger ces sortes de navires et en tirer tout le parti possible, par M. Aristide Vincent. 1 vol., 285 pages et 2 planches. 2 fr.

SÉRIE G.

PROFESSIONS INDUSTRIELLES.

N° 1. Guide pratique de **Tissage.** — Première partie. Exposé complet de la fabrication des tissus, par M. T. Bona, directeur de l'École de tissage et de dessin industriel de Verviers. 1 vol., 169 pages et 1 atlas de 60 planches. 3 fr.

N° 2. — Deuxième partie. Composition des tissus. 1 vol., 172 pages et 1 atlas de 56 planches. 3 fr.

*

N° 4. Manuel de la **Literie**, par Jean DE LATERRIÈRE, manufacturier. 1 vol., 180 pages, avec 14 planches. 2 fr.

N° 7. Guide pratique de la **fabrication des Couleurs.** 1 v. avec figures, par M. BARRESWIL. (*Sous presse.*)

N° 8. Guide pratique de la **fabrication des Vernis**, par M. VIOLETTE. (*Sous presse.*)

N° 9. Guide pratique de la **connaissance** et de l'**exploitation** des **Corps gras industriels**, contenant l'histoire des provenances, des modes d'extraction, des propriétés physiques et chimiques, du commerce des corps gras ; des altérations et des falsifications dont ils sont l'objet, et des moyens anciens et nouveaux de reconnaître ces sophistications, par M. Théodore CHATEAU, chimiste, ex-préparateur au Muséum d'histoire naturelle, lauréat de la Chambre de commerce d'Avignon pour le concours des falsifications des garances, lauréat de la Société industrielle de Mulhouse pour les falsifications des corps gras et pour l'analyse des benzines, nitrobenzines et anilines du commerce, directeur du laboratoire d'analyses d'Ivry-sur-Seine (près Paris), à l'usage des chimistes, des pharmaciens, des parfumeurs, des fabricants d'huiles, etc., des épurateurs, des fondeurs de suif, des fabricants de savon, de bougie, de chandelle, d'huiles et de graisses pour machines, des entrepositaires de graines oléagineuses et de corps gras, etc. 2e édition, revue et augmentée. 1 vol , 385 pages ou tableaux. 4 fr.

N° 10. Guide pratique de l'**Ouvrier mécanicien**, ou Mécanique de l'atelier, par M. A. ORTOLAN, mécanicien principal de la marine impériale, professeur à l'Ecole impériale navale, auteur d'un Traité de machines à vapeur marine et d'un Cours approuvé par S. Exc. le Ministre de la marine. 1 vol., avec planches et figures dans le texte. (*Sous presse.*)

N° 11. Guide pratique du **Maître forgeron** et de l'ouvrier forgeron, par le même. (*Sous presse.*)

N° 12. Traité pratique ou Etude sur la **Conservation des bois**, par RICHOUX, ingénieur civil, auteur d'un ou-

vrage sur les changements de voies, et de divers mémoires industriels. (*Sous presse.*)

N° 25. Guide pratique du **Bijoutier.** Application de l'harmonie des couleurs dans la juxtaposition des pierres précieuses, des émaux et de l'or de couleur, par M. L. Moreau, bijoutier et dessinateur. 1 vol., 108 pages, avec 2 planches. 1 fr.

N° 26. Guide pratique du **Joaillier**, ou Traité complet des pierres précieuses, leur étude chimique et minéralogique, les moyens de les reconnaître sûrement, leur valeur approximative et raisonnée, leur emploi, la description des plus extraordinaires et des chefs-d'œuvre anciens et modernes auxquels elles ont concouru, par M. Ch. Barbot, ancien joaillier, inventeur du procédé de décoloration du diamant brut, membre de plusieurs Sociétés savantes. 1 vol., 576 pages, 3 planches renfermant 178 figures, représentant les diamants les plus célèbres de l'Inde, du Brésil et de l'Europe, bruts et taillés, et les dimensions exactes des brillants et roses en rapport avec leur poids, depuis un carat jusqu'à cent carats. 5 fr.

N° 31. Guide pratique, ou l'Art de fabriquer la **Porcelaine**, suivi d'un Vocabulaire des mots techniques et d'un Traité de la peinture et dorure sur porcelaine, par M. Bastenaire-Daudenart, ex-manufacturier, auteur de l'*Art de la Vitrification*. — Tome Ier. Terres, moules, broiement, moulage. 402 pages et 2 planches. 5 fr.

N° 32. Tome II. Combustibles, cuisson, émail, dorure et peinture. 1 vol., 442 pages. 5 fr.

N° 33. Guide pratique, ou Art de fabriquer la **Faïence** recouverte d'un émail opaque blanc ou coloré, suivi de quelques notions sur la peinture au grand feu et à réverbère, et d'un Vocabulaire des mots techniques, par le même. 1 vol., 480 pages et 2 planches. 5 fr.

N° 35. Guide pratique de la **Fabrication du papier** et **du carton**, par Routeaux, ingénieur civil, ancien élève de l'Ecole centrale. 1 vol. avec planches. (*Sous presse.*)

N° 43. Guide pratique du **Parfumeur**, Dictionnaire raisonné des **Cosmétiques** et **Parfums**, contenant la description des substances employées en parfumerie, les altérations ou falsifications qui peuvent les dénaturer, etc., les formules de plus de 500 préparations cosmétiques, huiles parfumées, poudres dentifrices, épilatoires; eaux diverses, extraits, eaux distillées, essences, teintures, infusions, esprits aromatiques, vinaigres et savons de toilette, pastilles, crèmes, etc. Ouvrage entièrement nouveau présentant les considérations hygiéniques sur les préparations cosmétiques qui peuvent offrir des dangers dans leur emploi, par M. le docteur Adolphe-Benestor Lunel, chimiste, membre des Académies impériales des sciences de Caen, Chambéry, etc., ancien professeur de chimie et d'histoire naturelle, etc. 1 vol., 215 pages. 5 fr.

N° 45. Guide pratique du **Négociant en épicerie** et **en denrées coloniales**, par le même. (*Sous presse.*)

N° 46. Guide pratique du **Saulnier**, par le comte A. d'Audémar. 1 vol. (*Sous presse.*)

SÉRIE H.

AGRICULTURE, JARDINAGE, ANIMAUX DOMESTIQUES, APICULTURE, PISCICULTURE, ETC.

N° 2. Guide pratique d'**Agriculture.** Traité élémentaire, par M. H. Hervé de Lavaur, propriétaire agriculteur, membre de la Société d'agriculture et d'horticulture de Châlon-sur-Saône, directeur de la ferme modèle de Château-Mouton, membre correspondant de la Société d'agriculture de Louhans, membre de l'Académie nationale, agricole, manufacturière, commerciale et de statistique. 1 vol., 236 pages. 2 fr.

N° 3. Guide pratique de l'**Ingénieur agricole**, hydraulique, dessèchement, drainage, irrigations, etc., par

Jules Laffineur, ingénieur civil et agronome, membre de la Société académique de l'Oise, de plusieurs Sociétés d'agriculture, de drainage, rédacteur fondateur des *Annales du Génie civil*. 1 vol. avec planches. (*Sous presse.*)

N° 5. Guide pratique pour l'**Aménagement des animaux**, écuries et étables, 1 vol. avec 64 figures dans le texte, par Eugène Gayot. (*Sous presse.*)

N° 7. Guide pratique de l'emploi et de la conduite des **Machines agricoles** en général et des **Machines à vapeur rurales** en particulier, par M. Jules Gaudry, ingénieur au chemin de fer de l'Est, membre du jury international du concours universel agricole de 1856, du concours régional de Versailles en 1858, etc. 1 vol., 100 pages. 1 fr.

N° 8. Guide pratique de **Drainage**, résultats d'observations et d'expériences pratiques faites par M. C.-E. Kielmann, directeur de l'Ecole agricole de Haasenfelde (Prusse), et publiées à l'usage des agriculteurs français, par C. Hombourg. 1 vol., 104 pages et figures. 1 fr.

N° 9. Guide pratique de **Chimie agricole.** Leçons familières sur les notions de chimie élémentaire utiles au cultivateur, et sur les opérations chimiques les plus nécessaires à la pratique agricole, par M. N. Basset, auteur de plusieurs ouvrages d'agriculture et de chimie appliquée. 1 vol., 336 pages. 3 fr.

N° 17. Guide pratique de l'**Éducateur de lapins**, ou Traité de la race cuniculine, suivi de l'Art de mégisser leurs peaux et d'en confectionner des fourrures, par M. Mariot-Didieux, vétérinaire en premier aux remontes de l'armée, membre de plusieurs sociétés savantes. 1 vol., 162 pages. 2 fr.

N° 18. Guide pratique de l'**Éducation lucrative des poules**, ou Traité raisonné de Gallinoculture, par le même. 1 vol., 444 pages. 3 fr. 50

N° 19. Guide pratique de l'**Educateur des Oies et des Canards**, par le même. 1 vol. avec de nombreuses figures dans le texte. (*Sous presse.*)

N° 20. Guide pratique du **Pisciculteur**, par M. Pierre Carbonnier, pisciculteur, fabricant d'appareils à éclosion, membre de la section des poissons de la Société impériale d'acclimatation et de plusieurs Sociétés savantes, etc. 1 vol., 200 pages, figures dans le texte. 2 fr.

N° 21. Guide pratique du **Chasseur médecin**, ou Traité complet sur les maladies du chien, par M. Francis Clater, vétérinaire anglais; traduit de l'anglais sur la 27e édition. 3e édition française, corrigée et augmentée, par M. Mariot-Didieux, vétérinaire en premier aux remontes de l'armée, membre de plusieurs Sociétés savantes. 1 vol., 189 pages. 2 fr.

N° 23. Guide pratique du **Vétérinaire** et du **Maréchal** pour le ferrage des chevaux et le traitement des pieds malades, par M. Joseph Godwin, médecin-vétérinaire des écuries de Sa Majesté Britannique; traduit de l'anglais. 1 vol., 244 pages et 3 planches. 2 fr.

N° 25. Guide pratique d'**Apiculture** (culture des abeilles), cours professé au jardin du Luxembourg par M. Hamet, apiphile, directeur de l'Apiculteur et des conférences agricoles du Jardin d'acclimatation au bois de Boulogne. 1 vol., 328 pages et 106 figures. 2e édition; nouveau tirage. 3 fr.

N° 28. Manuel pratique de **Culture maraîchère**, par M. Courtois-Gérard, marchand grainier, horticulteur. 4e édition, augmentée d'un grand nombre de figures et de plusieurs articles nouveaux. Ouvrage couronné d'une médaille d'or par la Société impériale et centrale d'agriculture, d'une grande médaille de vermeil par la Société impériale et centrale d'horticulture. 1 vol., 396 pages et figures dans le texte. 3 fr. 50

N° 32. Guide pratique de la **Culture des prairies naturelles**, par M. E. Gobin, directeur de la colonie agricole du Val d'Yèvres. (*Sous presse.*)

N° 33. Guide pratique de la **Culture des prairies artificielles**, par le même. (*Sous presse.*)

N° 34. Guide pratique du **Défricheur de landes**, par Jules Rieffel, directeur de la colonie agricole de Grandjouan. (*Sous presse.*)

N° 38. Guide pratique de la **culture de l'Olivier**, son fruit et son huile, par M. Joseph Reynaud (de Nimes), négociant et manufacturier. 1 vol., 300 pages. 3 fr.

N° 41. Manuel pratique de **Jardinage**, contenant la manière de cultiver soi-même un jardin ou d'en diriger la culture, par M. Courtois-Gérard, marchand grainier, horticulteur. 6e édition. 1 vol., 396 pages et 1 planche. 3 fr. 50

N° 42. Guide pratique de la **Culture de l'osier**, ses propriétés, ses divers emplois, par Le Docte. 1 vol. avec figures dans le texte. (*Sous presse.*)

N° 43. Guide pratique de la **Culture du coton**, par M. Sicard, auteur de la *Monographie du Sorgho*. (*Sous presse.*)

N° 45. Guide pratique du **Tracé** et de l'**ornementation des jardins d'agrément**, par T. Bona, ancien architecte, directeur de l'Ecole de dessin industriel de Verviers. 1 vol. de 254 pages. 3e édition, complétement refondue et ornée de 238 figures. 2 fr. 50

N° 48. Guide pratique de l'**Acclimatation des animaux domestiques.** Etude des animaux destinés à l'acclimatation, la naturalisation et la domestication : Animaux domestiques, méthode de perfectionnement, mammifères, oiseaux, poissons, insectes, vers à soie; précédée de Considérations générales sur les climats, de l'Exposé des diverses classifications d'histoire naturelle, etc., pouvant servir de *Guide au jardin d'acclimatation ;* par M. le docteur B. Lunel, ancien professeur d'histoire naturelle, membre de plusieurs Sociétés savantes. 1 vol., 200 pages, avec figures dans le texte. 2 fr.

N° 50. Guide pratique d'**Entomologie agricole**, avec figures, par H. Gobin. (*Sous presse.*)

N° 51. Guide pratique de **Physiologie végétale**, appliquée à l'agriculture et à l'horticulture, par M. Léon Lerolles, propriétaire à Marseille. (*Sous presse.*)

SÉRIE I.

HISTOIRE NATURELLE, ÉCONOMIE DOMESTIQUE, COMPTABILITÉ, LÉGISLATION, MÉLANGES.

N° 1. Guide pratique de la **fabrication des vins factices** et des boissons vineuses en général, ou Manière de fabriquer soi-même des vins, cidres, poirés, bières, hydromels, piquettes et toutes sortes de boissons vineuses, par des procédés faciles, économiques et des plus hygiéniques, par M. L.-F. Dubief, chimiste, auteur de plusieurs ouvrages qui ont mérité les honneurs de la réimpression en France et à l'étranger. 1 vol., 72 pages. 1 fr. 50

N° 2. Guide pratique d'**Economie domestique**, publié sous forme de dictionnaire, contenant des notions d'une application journalière, chauffage, éclairage, blanchissage, dégraissage, préparation et conservation des substances alimentaires, boissons, liqueurs de toutes sortes, cosmétiques, soins hygiéniques, médecine, pharmacie, etc., par le docteur B. Lunel, médecin-chimiste, etc. (*Sous presse.*)

N° 7. Guide pratique de **Législation agricole comparée**, de la France, de l'Angleterre, de la Belgique, de l'Allemagne et de l'Italie, par M. Am. Maygrier, secrétaire de l'administration à La Saulsaie.

N° 14. Guide pratique d'**Hygiène** et de **Médecine usuelle**, complété par le traitement du choléra épidémique, par le docteur B. Lunel, chimiste, membre des Académies impériales des sciences de Caen, etc., ancien médecin commissionné pour les épidémies, etc. 1 vol., 209 p. 2 fr.

N° 16. Manuel pratique d'**Ethnographie**, ou Description des races humaines; les différents peuples, leurs caractères naturels, leurs caractères sociaux; divisions et subdivisions des différentes races humaines, par M. J.-J. d'Omalius d'Halloy. 5e édition, 1 vol., 128 pages, avec 1 planche en couleur. 2 fr.

N° 17. Guide pratique de **Sténographie**, par M. Charles Tondeur. 1 volume. 1 fr.

TABLE MÉTHODIQUE

DES MATIÈRES QUI SONT OU QUI SERONT TRAITÉES [1].

SÉRIE A.

SCIENCES EXACTES.

N° 1. Arithmétique, par M. GARNAULT. (*En préparation* [2].)
2. Algèbre. (*Projeté* [3].)
3. Géométrie. (*Id.*)
4. Trigonométrie, par M. GARNAULT. (*En préparation.*)
5. Géométrie descriptive. (*Projeté.*)
6. Dessin linéaire par MM. ORTOLAN et MAGNEUR. (*En préparation.*)
7. Perspective pratique, par M. YSABEAU. (*Publié.*)
8. Connaissance des logarithmes, par VINOT. (*Sous presse.*)
9. Emploi de la règle à calcul, par le même. (*Id.*)

SÉRIE B.

SCIENCES D'OBSERVATIONS.

N° 1. Physique. (*Projeté.*)
2. Applications de la chaleur, par M. GROUVELLE. (*En préparation.*)
3. Galvanoplastie. (*Projeté.*)

[1] Cette table est loin d'être complète comme matière à professer; beaucoup d'autres volumes, traitant de sujets non mentionnés ici, viendront en leur temps en élargir le cadre, mais nous n'avons l'intention, pour le moment, de nous occuper que de ces premiers, parce que nous pensons que ce sont eux qui font le plus besoin.

[2] La plus grande partie des ouvrages indiqués comme étant en préparation seront mis sous presse dans le courant de l'année 1864.

[3] Les volumes projetés sont ceux que nous avons dessein de publier, mais pour lesquels il n'y a pas encore de rédaction proposée ou du moins acceptée par nous.

N° 4. Télégraphie électrique, par M. B. MIÉGE. (*Publié.*)
5. Photographie. (*Projeté.*)
6. Astronomie, par M. DUBOIS. (*En préparation.*)
7. Chimie élémentaire, par M. GARNIER. (*Publié.*)
8. Chimie générale. (*Projeté.*)
9. Analyse qualitative, par M. WILL. (*Publié.*)
10. Chimie industrielle. (*Projeté.*)
11. Zoologie, par M. DUCÉ DE BERNONVILLE. (*Id.*)
12. Botanique. (*Projeté.*)
13. Minéralogie. (*Id.*)
14. Géologie. (*Id.*)
15. Hygiène par M. LEROY DE MIRECOURT. (*En prépar.*)
16. Météorologie, par M. RAMBOSSON. (*Id.*)
17. Anatomie, par M. DUCÉ DE BERNONVILLE. (*Id.*)
18. Soudes et potasses, par M. FRÉSÉNIUS. (*Publié.*)

SÉRIE C.

ART DE L'INGÉNIEUR, PONTS & CHAUSSÉES, CONSTRUCTIONS CIVILES.

N° 1. Arpentage, par M. GUY. (*Publié.*)
2. Lever des plans. (*Projeté.*)
3. Métreur vérificateur. (*Id.*)
4. Terrassement, par M. A. DEMANET. (*En préparation.*)
5. Agent voyer. (*Projeté.*)
6. Conducteur des ponts et chaussées. (*Id.*)
7. Fabrication des briques. (*Id.*)
8. L'architecte. (*Id.*)
9. Le tailleur de pierre. (*Id.*)
10. Maçonnerie, par M. A. DEMANET. (*Publié.*)
11. Charpenterie, par le même. (*Sous presse.*)
12. Construction des escaliers. (*Projeté.*)
13. Fumisterie, par M. AUBERT. (*En préparation.*)
14. Chaufournier et plâtrier. (*Projeté.*)
15. Marbrier. (*Id.*)
16. Peintre en bâtiment, par M. A. DEMANET. (*En prép.*)
17. Construction en fer. (*Projeté.*)
18. Routes et chemins de fer (construction et tracé). (*Id.*)

19. Routes et chemins de fer (ponts, viaducs et tunnels). (*Projeté.*)
20. Routes et chemins de fer (matériel fixe et roulant). (*Projeté.*)
21. Routes et chemins de fer (exploitation). (*Id.*)
22. Hydraulique, par M. CHAVÈS. (*En préparation.*)
23. Constructions à la mer, par M. X... (*Sous presse.*)
24. L'appareilleur. (*Projeté.*)
25. Chauffage et ventilation, par M. GROUVELLE. (*En préparation.*)
26. Constructeur. *Dictionnaire des mots techniques*, par M. PERNOT. (*Publié.*)
27. Guide pratique, ou Notions générales sur les chemins de fer, par M. PERDONNET. (*Publié.*)

SÉRIE D.

MINES ET MÉTALLURGIE.

N° 1. Recherche et exploitation des mines, par M. PEILLON. (*En préparation.*)
2. Sondeur. (*Projeté.*)
3. Métallurgie générale, par MM. D. et L. (*Publié.*)
4. Le fer, histoire, propriétés, différents procédés de fabrication, par M. FAIRBAIRN. (*Sous presse.*)
5. L'acier, par M. DESSOYE. (*Publié.*)
6. Le zinc, par M. NICKLÈS. (*En préparation.*)
7. Le cuivre, id. (*Id.*)
8. Le plomb et l'étain, id. (*Id.*)
9. L'argent, id. (*En préparation.*)
10. L'or, id. (*Id.*)
11. Aluminium et métaux alcalins, par MM. C. et A. TISSIER. (*Publié.*)
12. Essayeur, par M. GUETTIER. (*En préparation.*)
13. Alliages des métaux, par le même. (*Id.*)
14. Maître de forges, par M. PELOUZE. (*Publié.*)
15. Minéralogie usuelle, par M. DRAPIEZ. (*Id.*)
16. Extraction de la tourbe. (*Projeté.*)

SÉRIE E.

MACHINES MOTRICES.

N° 1. Construction de machines hydrauliques et roues hydrauliques, par M. LAFFINEUR. (*En préparation.*)
2. Construction, conduite et entretien des machines à vapeur en général. (*Projeté.*)
3. Conduite et chauffage des machines fixes et locomobiles, par M. Jules GAUDRY. (*En préparation.*)
4. Conduite et chauffage des machines locomotives, par le même. (*En préparation.*)
5. Conduite et chauffage des machines à vapeur marines, par M. A. ORTOLAN. (*En préparation.*)
6. Construction des moulins à vent. (*Projeté.*)
7. Construction des moulins hydrauliques. (*Id.*)

SÉRIE F.

PROFESSIONS MILITAIRES ET MARITIMES.

N° 1. Topographie militaire. (*Projeté.*)
2. Pontonnier. (*Id.*)
3. Artificier. (*Id.*)
4. Poudres et salpêtres, par M. VIOLETTE. (*En prépar.*)
5. Construction navale. (*Projeté.*)
6. Commandant de navire à vapeur, par M. VINCENT. (*Publié.*)
7. Capitaine au long cours. (*Projeté.*)
8. Maître au cabotage. (*Id.*)
9. Topographie marine, le lever du plan d'une côte ou d'une baie, par M. BOITARD. (*En préparation.*)
10. Instruments et calculs nautiques, par le même. (*Id.*)

SÉRIE G.

PROFESSIONS INDUSTRIELLES.

N° 1. Tissage. Exposé de la fabrication, par M. BONA. (*Publié.*)
2. Tissage. Composition des tissus, par le même. (*Id.*)

3. Filateur. (*Projeté.*)
4. Manuel de la literie, par M. J. DE LATERRIÈRE. (*Publié.*)
5. Teinturier et préparation des matières tinctoriales. (*Projeté.*)
6. Blanchiment. (*Id.*)
7. Fabrication des couleurs, par M. BARRESWILL. (*Sous presse.*)
8. Fabrication des vernis, par M. VIOLETTE. (*Id.*)
9. Corps gras industriels, par M. CHATEAU. (*Publié.*)
10. Guide pratique de l'ouvrier mécanicien, ou Mécanique de l'atelier, par M. ORTOLAN. (*Sous presse.*)
11. Forgeron, par le même. (*Id.*)
12. Conservation des bois. (*Projeté.*)
13. Menuiserie. (*Id.*)
14. Menuisier modeleur, par M. GUETTIER. (*En prépar.*)
15. Ebéniste. (*Projeté.*)
16. Tourneur en bois. (*Id.*)
17. Sculpteur-décorateur. (*Id.*)
18. Serrurier. (*Projeté.*)
19. L'ajusteur et tourneur en métaux. (*Id.*)
20. Fondeur et mouleur, par M. GUETTIER. (*En prépar.*)
21. Ferblantier. (*Projeté*).
22. Chaudronnier. (*Id.*)
23. Bijouterie, par M. MOREAU. (*Publié.*)
24. Horloger-mécanicien. (*Projeté.*)
25. Graveur. (*Id.*)
26. Joaillier, par M. BARBOT. (*Publié.*)
27. Luthier. (*Projeté.*)
28. Fabrication des intruments d'acoustique. (*Id*).
29. Facteur d'orgues. (*Id.*)
30. Vitrification. (*Id.*)
31. Fabrication de la porcelaine, par M. BASTENAIRE DAUDENART. Tome I^er^. Terres, moules, broiement, moulage. (*Publié.*)
32. Tome II, combustibles, cuissons, émail, dorure et peinture. (*Publié.*)
33. Fabrication de la faïence, par le même. (*Id.*)
34. Peinture sur verre et sur porcelaine. (*Projeté.*)
35. Fabrication du papier et du carton, par M. PROUTEAUX. (*Sous presse.*)
36. Imprimeur-typographe. (*En préparation.*)
37. Imprimeur-lithographe et en taille-douce. (*Id.*)

38. Charbonnage, fabrication du coke, charbon de tourbe, etc. (*En préparation.*)
39. Fabrication du gaz. (*Id.*)
40. Fabrication des bougies et chandelles. (*Id.*)
41. Huiles. (*Id.*)
42. Fabrication des savons. (*Id.*)
43. Parfumeur, par M. LUNEL. (*Publié.*)
44. Meunerie et Boulangerie. (*Projeté.*)
45. Epiceries et denrées coloniales, par M. LUNEL. (*Sous presse.*)
46. Guide du Saunier, par M. le comte A. D'ADHÉMAR. (*Sous presse.*)
47. Amidonnier. (*Id.*)
48. Cuisinier. (*Id.*)
49. Sommelier. (*Id.*)
50. Confiseur. (*Id.*)
51. Pâtissier. (*Id.*)
52. Distillateur. (*Id.*)
53. Fabrication des bières. (*Id.*)
54. Fabrication des liqueurs. (*Id.*)
55. Fabrication du sucre. (*Id.*)
56. Raffinage. (*Id.*)
57. Chocolatier. (*Id.*)
58. Pharmacien-droguiste. (*Id.*)
59. Brocheur, relieur et cartonnier. (*Id.*)

SÉRIE H.

AGRICULTURE, JARDINAGE, ANIMAUX DOMESTIQUES, APICULTURE, PISCICULTURE, ETC.

N° 1. Education agricole dans les Ecoles primaires, par M. MARIOT-DIDIEUX. (*En préparation.*)
2. Agriculture, par M. HERVÉ DE LAVAUR. (*Publié.*)
3. L'ingénieur agricole (hydraulique et desséchement), par M. LAFFINEUR (*Sous presse.*)
4. L'ingénieur agricole. Constructions. (*Projeté.*)
5. Aménagement des animaux. — Ecuries et étables, par M. J. GAYOT. (*Sous presse.*)
6. L'ingénieur agricole. Construction des serres (*Projeté.*)

7. Emploi et conduite des machines agricoles, par M. J. GAUDRY. (*Publié.*)
8. Drainage, par M. KIELMANN. (*Publié.*)
9. Chimie agricole, par M. BASSET. (*Publié.*)
10. Fabrication, choix et emploi des engrais, par M. PAULET. (*En préparation.*)
11. Fermage et métayage. (*Id.*)
12. Elevage des chevaux, par M. MARIOT-DIDIEUX. (*En préparation.*)
13. Du choix des bœufs. (*Projeté.*)
14. — des vaches laitières. (*Id.*)
15. — des moutons. (*Id.*)
16. — des porcs. (*Id.*)
17. — des lapins, par M. MARIOT-DIDIEUX. (*Pub.*)
18. — des poules, par le même. (*Publié.*)
19. — des oies et des canards, par le même. (*Sous presse.*)
20. Pisciculture. par M. CARBONNIER. (*Publié.*)
21. Maladies des chiens, par M. MARIOT-DIDIEUX. (*Publié.*)
22. Élevage et entretien des oiseaux de volière. (*Projeté.*)
23. Le vétérinaire, par M. GOODWIN. (*Publié.*)
24. Le berger. (*Projeté.*)
25. Apiculture, par M. HAMET. (*Publié.*)
26. Sériciculture. (*Projeté.*)
27. Animaux de basse-cour en général. (*Id.*)
28. Culture maraîchère, par M. COURTOIS-GÉRARD. (*Publié.*)
29. Fabrication de fromage. (*Projeté.*)
30. Laiterie et fabrication de beurre. (*Id.*)
31. Culture des céréales. (*Id.*)
32. — des prairies naturelles, par M. GOBIN. (*Sous presse.*)
33. — des prairies artificielles, par le même. (*Id.*)
34. — du défricheur de landes, par M. RIEFFEL. (*Sous presse.*)
35. — du sorgho, par M. SICARD. (*En préparation.*)
36. — du tabac. (*Projeté.*)
37. — du mûrier. (*Id.*)
38. — de l'olivier, par M. J. REYNAUD. (*Publié.*)
39. — du houblon. (*Projeté.*)
40. — de la vigne. (*Id.*)
41. Manuel pratique du jardinage, par M. COURTOIS-GÉRARD. (*Publié.*)

42. Culture de l'osier. (*Projeté.*)
43. — du coton, par M. SICARD. (*Sous presse.*)
44. De la culture et de l'aménagement des forêts. (*Projeté.*)
45. Composition et décoration des jardins, par M. BONA. (*Publié.*)
46. Jardinier-fleuriste. (*Id.*)
47. Pépiniériste. (*Id.*)
48. Acclimatation des animaux, par M. LUNEL. (*Publié.*)
49. Entomologie agricole, par M. H. GOBIN. (*S. presse.*)
50. Physiologie végétale appliquée, par M. L. LEROLLES. (*Sous presse.*)

SÉRIE I.

HISTOIRE NATURELLE, ÉCONOMIE DOMESTIQUE, COMPTABILITÉ, LÉGISLATION, MÉLANGES.

N° 1. Vins factices, par M. DUBIEF. (*Publié.*)
2. Économie domestique, par M. B. LUNEL. (*S. presse.*)
3. Comptabilité manufacturière. (*Projeté.*)
4. — agricole. (*Id.*)
5. Législation industrielle. (*Id.*)
6. — commerciale. (*Id.*)
7. Législation comparée, par M. MAYGRIER. (*S. presse.*)
8. Géographie commerciale. (*Id.*)
9. — industrielle. (*Id.*)
10. Choix d'une profession. (*Id.*)
11. Droit usuel. (*Id.*)
12. Voyageurs et service commercial des chemins de fer, par M. PALAA. (*En préparation.*)
13. Personnel des chemins de fer, par le même. (*Id.*)
14. Hygiène et médecine usuelle, par M. B. LUNEL. (*Publié.*)
15. Maires et adjoints. (*Projeté.*)
16. Ethnographie, par M. d'OMALIUS-D'HALLOY. (*Publié.*)
17. Sténographie, par M. TONDEUR. (*Id.*)
18. Electricité médicale. (*Projeté.*)

Paris. — Typographie HENNUYER ET FILS, rue du Boulevard, 7.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 067588662